ROTAS DE Integração Sul-Americana

RELATÓRIO **2025**

Interiorização e Bioceanidade

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

RELATÓRIO **2025**

ROTAS DE Integração Sul-Americana

Interiorização e Bioceanidade

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO – MPO

Ministra do Planejamento e Orçamento
Simone Nassar Tebet

Secretário de Articulação Institucional
João Victor Villaverde de Almeida

Secretário de Articulação Institucional - Adjunto
Marcelo Ribeiro Moreira

Chefe de Gabinete
Laís Barros Gonçalves

Subsecretário de Articulação Institucional
Luciano Wexell Severo

Subsecretário de Articulação com Estados e Municípios
Geraldo Francisco da Silva Junior

Chefe da Assessoria Parlamentar
Paulo Eduardo Rocha

Chefe da Assessoria de Participação Social e Diversidade
Anderson Quack

Secretário-Executivo
Gustavo José de Guimarães e Souza

Secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento
Viviane Vecchi Mendes Muller

Secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos
Wesley Matheus de Oliveira

Secretária Nacional de Planejamento
Virgínia de Ângelis Oliveira de Paula

Secretário de Orçamento Federal
Clayton Luiz Montes

Coordenação do Relatório
Subsecretaria de Articulação Institucional
Luciano Wexell Severo
Rodrigo Portugal da Costa
Sandra Maria de Carvalho Amaral

Elaboração do Relatório
Enrique Alves Pereira Bolzani (estagiário)
Geraldo Francisco da Silva Junior
Guilherme Cardoso e Silva (estagiário)
Jonatas Luiz Pignataro Lange
Kauê Darzi Alves
Luciano Wexell Severo
Murilo Otávio Lubambo de Melo
Paulo Henrique Possas
Rodrigo Portugal da Costa
Sandra Maria de Carvalho Amaral
Tauana Jadna Ribeiro Carneiro

Elaboração de Mapas
Juliana dos Santos Amorim (estagiária)
Nayla Cunha Gomes

Arte (Ascom – MPO)
Capa, projeto gráfico, diagramação e finalização
Nayla Cunha Gomes

Normalização Bibliográfica: Biblioteca do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos.

Rotas de integração sul-americana : Relatório 2025 : Interiorização e bioceanidade / Ministério do Planejamento e Orçamento. Brasília :
Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2025.

126 p. : il.

1. Integração regional – América do Sul. 2. Bioceanidade. 3. Integração econômica. 4. Desenvolvimento regional. 5. Fronteiras – Integração – Brasil – América do Sul. 6. Comércio intrarregional. 7. Unidades da federação não fronteiriças. I. Brasil. Ministério do Planejamento e Orçamento.

CDU – 339.92(8)
CDD – 338.98

INFORMAÇÕES

Site: www.gov.br/planejamento/rotasdeintegracao

E-mail: seai@planejamento.gov.br

Última alteração: 22 de julho de 2025.

*É permitida a reprodução total ou parcial, desde que citada a fonte.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS, ANEXOS E FIGURAS 4

LISTA DE ABREVIATURAS 5

PALAVRAS DA MINISTRA 7

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO 10

Rota 1 Ilha das Guianas 14
Rota 2 Amazônica 16
Rota 3 Quadrante Rondon 18
Rota 4 Bioceânica de Capricórnio 20
Rota 5 Bioceânica do Sul 22

INTRODUÇÃO 25

CAPÍTULO 1 33
Antecedentes da interiorização

CAPÍTULO 2 43
Panorama geral do território não-fronteiriço

CAPÍTULO 3 51
Descrição das unidades da federação não fronteiriças

3.1 Região Sudeste 53
3.2 Região Centro-Oeste 68
3.3 Região Nordeste 75
3.4 Região Norte 105

CAPÍTULO 4 111
Interiorização das rotas de integração sul-americana

4.1 Malha Rodoviária 113
4.2 Malha Ferroviária 114
4.3 Modal Aéreo 115
4.4 Modal Hidroviário 115

CAPÍTULO 5 119
Construção de uma agenda propositiva

5.1 Infraestrutura física 120
5.2 Infraestrutura energética e digital 121
5.3 Parcerias e integração de políticas públicas federais 121
5.4 Cidades intermediadoras e rotas da integração nacional 123
5.5 Zonas de Processamento de Exportações (ZPE) 124
5.6 Recursos Financeiros e Orçamentários 125
5.7 Temas transversais 125

LISTA DE **TABELAS**

TABELA 1. Cidades intermediadoras do MIDR / Cidades Polo **123**

TABELA 2. Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) nos estados não fronteiriços **124**

LISTA DE **ANEXOS**

ANEXO I. Comércio Internacional Brasileiro por UF em 2024

ANEXO II. Comparação Fluxo de Comércio dos Estados 2000-2024 (%)

LISTA DE **FIGURAS**

FIGURA 1. Plano Rebouças 1874 **34**

FIGURA 2. Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs) – 1996-2003 **35**

FIGURA 3. Eixos IIRSA/COSIPLAN **37**

FIGURA 4. Eixo Amazonas ampliado com a infraestrutura projetada. **39**

FIGURA 5. Rede de Corredores Bioceânicos da América do Sul **40**

FIGURA 6 . Rotas de Integração Sul-Americana **41**

FIGURA 7. Área territorial da Interiorização do projeto Rotas de Integração Sul-Americana **44**

FIGURA 8. Indice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH) da área integrada **45**

FIGURA 9. Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) da área integrada **46**

FIGURA 10. Rede multimodal do espaço territorial não-fronteiriço conectado às Rotas **112**

LISTA DE **ABREVIATURAS**

ABTC	Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas
ABTI	Associação Brasileira de Transportadores Internacionais
ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuários
ACE	Acordo de Complementação Econômica
Aladi	Associação Latino-Americana de Integração
Apex-Brasil	Agência Brasileira de Exportações
APL	Arranjos Produtivos Locais
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BR	Brasil (em rodovias: BR significa 'rodovia federal')
CAF	Banco de Desenvolvimento da América Latina e do Caribe
CDC	Companhia Docas do Ceará
CDS	Conselho de Defesa Sul-Americano
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CMA CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement/ Compagnie Générale Maritime
CNA	Confederação Nacional da Agricultura
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional do Transporte
Codeba	Companhia Docas do Estado da Bahia
Codesa	Companhia Docas do Espírito Santo
COPPE	Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia
COSIPLAN	Conselho de Infraestrutura e Planejamento
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CSS	Conselho de Saúde Sul-Americano
EF	Estrada de Ferro
EFC	Estrada de Ferro de Carajás
EFVM	Estrada de Ferro Vitória a Minas
EID	Eixos de Integração e Desenvolvimento
EISA	Estaleiro Ilha S/A
ENIDs	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
FCA	Ferrovia Centro Atlântica
FCFs	Fundos Constitucionais de Financiamento
FDNE	Fundo de Desenvolvimento do Nordeste
Fico	Ferrovia da Integração do Centro-Oeste
Fiol	Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FNS	Ferrovia Norte Sul
Fonplata	Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata
FTL	Ferrovia Transnordestina Logística
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
IME	Instituto Militar de Engenharia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IVS	Índice de Vulnerabilidade Social
LOA	Lei Orçamentária Anual

LISTA DE **ABREVIATURAS**

MAPA	Ministério da Agricultura e Pecuária
MCTI	Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio
MF	Minsitério da Fazenda
MIDR	Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional
MJSP	Ministério da Justiça e Segurança Pública
MMA	Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima
MME	Ministério de Minas e Energia
MMulheres	Ministério das Mulheres
MPI	Ministério dos Povos Indígenas
MPO	Ministério do Planejamento e Orçamento
MPOR	Ministério de Portos e Aeroportos
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MRS	MRS Logística S.A.
Mtrans	Ministério dos Transportes
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPA	Plano Plurianual
Procomex	Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior
PVC	Polímeros de Cloreto de Vinila
Reduc	Refinaria de Duque de Caxias
Renave	Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A.
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RIDE/DF	Entorno do Distrito Federal
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMVA	Região Metropolitana do Vale do Aço
ROTAS	projeto Rotas de Integração Sul-Americana
SARI	Subsecretaria de Articulação institucional
SEAI	Secretaria de Articulação Institucional
SIN	Sistema Integrado Nacional
TICs	Tecnologia da Informação e Comunicação
TMIB	Terminal Marítimo Inácio Barbosa
TPA	Terminal Portuário de Alcântara
TUP	Terminal de Uso Privado
UE	União Européia
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFs	Unidades da Federação
UNASUL	União das Nações Sul-Americanas
ZPE	Zona de Processamento das Exportações

PALAVRAS DA **MINISTRA**

Nossas Rotas de Integração Sul-Americana chegam a um momento muito especial: a de consolidação deste projeto original, que integra o país sonhado pelo presidente Lula.

As Rotas, formuladas em 2023, contemplaram, desde o início, o método de escuta ativa dos diversos agentes, nacionais e internacionais. Ouvimos inicialmente os 11 Estados brasileiros fronteiriços, por meio de seus governos estaduais; em seguida, escutamos a própria máquina federal, incorporando os dados e as experiências dos Ministérios e das organizações relacionadas, da aduana a forças policiais, passando por agentes fitossanitários e servidores da cultura e do patrimônio brasileiro. Depois, em 2024, expandimos este trabalho ao envolvermos toda América do Sul, por meio dos ministros de Finanças e de Obras Públicas dos países vizinhos.

Agora, encerramos um novo passo: incorporamos às Rotas todos os demais entes federativos brasileiros. Este relatório traz justamente isso: como as 16 unidades de nossa Federação que não fazem fronteira com a América do Sul serão incorporadas pelo programa? Cada um deles entra a partir das interações abertas, transparentes e profundas com nossa equipe da Secretaria de Articulação Institucional (SEAI), que coordena tecnicamente as Rotas de Integração Sul-Americana. Portanto, é a partir deste momento que temos incorporado a este esforço público nacional todos os Estados brasileiros e o Distrito Federal – Norte, Nordeste, Centro Oeste, Sudeste e Sul. De São Paulo, berço do porto de Santos, ao Maranhão, onde fica instalado o porto de Itaqui e de onde parte a Ferrovia Norte Sul (FNS), estão todos os entes federativos incorporados.

A faceta das Rotas é a mesma desde o nascedouro. Trata-se de um projeto baseado em iniciativas de infraestrutura, dentro e fora de nosso país, com caráter multimodal. São hidrovias, portos, rodovias, pontes, ferrovias, aeroportos, infovias. Cada uma das cinco rotas por nós desenhada, após toda essa escuta ativa, permitirá ao Brasil cumprir o que diz a nossa Constituição, que logo em sua primeira página estipula a integração entre nosso país e nossos vizinhos.

Cada uma das cinco rotas, com a sua multimodalidade, poderá proporcionar o aumento do comércio intrarregional – uma missão que considero histórica. Aliás, ampliamos nosso relacionamento com a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), braço fundamental da Organização das Nações Unidas (ONU), para que um abrangente estudo de impacto das Rotas de Integração Sul-Americana seja produzido: aumento do PIB, geração de empregos, industrialização e ampliação do comércio entre os países de nossa região.

Esta é nossa principal motivação. Ampliar o comércio do Brasil com Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela. Podemos e devemos vender mais para nossos vizinhos os bens e os serviços aqui produzidos. Podemos e devemos comprar mais de nossos vizinhos os bens e serviços por eles produzidos. Este comércio intrarregional é, hoje, de apenas 15%. Na América do Norte é de 40%; na Ásia é de 58%; na Europa é de 62%. Por que somos justamente nós, os sul-americanos, a destoar? Aproximar o nosso continente das práticas globais é um mandamento. Ademais, podemos e devemos ampliar o fluxo de turistas entre nossos países, bem como o relacionamento entre estudantes e professores universitários do continente.

Essa aproximação com nossos vizinhos adicionará, também, o caráter da bioceanidade ao nosso continente. Temos a dádiva de sermos um país banhado pelo Atlântico. É lá que estão apontados grandes portos brasileiros – Santana-AP, Itaqui-MA, Pecém-CE, Suape-PE, Porto Sul- Ilhéus-BA, Vitória-ES, Rio de Janeiro-RJ, Santos-SP, Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC, Imbituba-SC e Rio Grande-RS, entre outros. Esses nossos portos podem receber mais cargas oriundas dos nossos vizinhos, dado que há um incentivo adicional para transacionarmos com a União Europeia a partir da consolidação do acordo comercial com o Mercosul. A conexão com a América do Sul nos proporcionará, adicionalmente, o acesso aos portos voltados para o Pacífico: Tumaco (Colômbia), Manta (Equador), Paita, Chancay, Illo e Matarani (Peru), e Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, San Antonio e Valparaíso (Chile).

Do Atlântico ao Pacífico; do Pacífico ao Atlântico. As rotas bioceânicas permitirão justamente isso: consolidar trajetos em diferentes modais que, a partir da infraestrutura física e digital, permitirão custos mais baratos de produção e de escoamento, podendo ampliar a aquisição de bens e serviços, bem como o maior fluxo de passageiros e turistas. Preços mais baixos e produtos melhores para os 430 milhões de sul-americanos, além de estimular a integração do nosso continente com outros parceiros – da já citada União Europeia à China, passando pelos Estados Unidos, pelo Oriente Médio e demais partes do mundo.

A parceria que estabelecemos com os demais integrantes da Esplanada tem sido chave, neste sentido. A começar pelo Ministério das Relações Exteriores, que nos representa no Consenso de Brasília, o conjunto de países sul-americanos que se reúnem periodicamente para definir as pautas unificadas. Esse tem sido um espaço de governança muito interessante, ainda que desafiador. Foi no Consenso de Brasília, em Bogotá, dezembro de 2024, que os países – por unanimidade – aprovaram a proposta MPO-MRE de estabelecerem um Observatório Sul-Americano de Infraestrutura, plataforma que está sendo desenvolvida por técnicos do consórcio das organizações multilaterais (CAF, BID e Fonplata), em conjunto com o MPO, que permitirá a divulgação transparente e o acompanhamento robusto das diversas iniciativas pelo território da região.

As parcerias com os ministérios setoriais têm permitido um reforço das obras e projetos com caráter de integração regional que estão no Novo PAC, coordenado pela Casa Civil, e operacionalizado pelos ministérios dos Transportes (MTrans), de Portos e Aeroportos (MPOR), de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), de Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR), das Comunicações (MCom), de Minas e Energia (MME), da Agricultura e Pecuária (MAPA). Ademais, inserimos também

nesta coalizão federal pelas Rotas de Integração Sul-Americana os ministérios da Fazenda (MF), do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), da Justiça e Segurança Pública (MJSP), dos Povos Indígenas (MPI), das Mulheres (MMulheres), da Cultura (MinC) e o do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC), sendo este liderado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin.

Nos últimos dois anos e meio avançamos muito, mas ainda temos passos adiante a serem dados, à medida que as Rotas se transformam em realidade. Conforme chegamos na segunda metade desta década de 2020, veremos a conclusão de obras importantes por todo o país, como a ponte binacional Brasil-Paraguai, entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta; a pavimentação da rodovia BR-156 no Amapá; o linhão de energia hidroelétrica chegando em Boa Vista-RR; a dragagem do Rio Solimões e a instalação de aduana da Receita Federal em Tabatinga-AM; a duplicação e terceira faixa da BR-364 em Rondônia; o novo projeto da hidrovia da Lagoa Mirim-RS, entre tantas outras iniciativas em execução.

A marcha da história é inescapável e cabe ao Ministério do Planejamento e Orçamento justamente esse esforço: o de planejar com todos os agentes – públicos, privados, sociais, trabalhadores, acadêmicos, brasileiros e sul-americanos – como devem ser os passos para que as Rotas de Integração Sul-Americana atinjam o compromisso constitucional da forma mais fraterna possível. É um sonho iniciado pelo primeiro Ministro do Planejamento do Brasil, o grande economista Celso Furtado. É um sonho que começa a virar realidade e é com emoção, portanto, que convido você para a leitura deste Relatório.

Boa leitura!

Simone Tebet

Ministra do Planejamento e Orçamento

APRESENTAÇÃO **DO RELATÓRIO**

A terceira fase do projeto das Rotas de Integração Sul-Americana amplia uma agenda estratégica: aumentar a eficiência da infraestrutura brasileira de transportes e de logística, em conexão com o espaço geográfico da América do Sul. Após dois anos de consolidação do projeto, é necessário iniciar o movimento de alargamento da perspectiva das Rotas para além dos 11 Estados de fronteira. É crucial considerar o Brasil por inteiro, envolvendo as 27 Unidades da Federação.

O planejamento da integração sul-americana permitirá impulsionar a bioceanidade da iniciativa e aproximar a integralidade do Brasil às economias da América do Sul e ao Oceano Pacífico, por meio da articulação da extensa malha de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Assim, as Rotas incorporam ao debate da integração as 16 Unidades da Federação não fronteiriças, que representam 36% do território, 73% do PIB e 74% da população do Brasil.

O fluxo de comércio desses entes federados com as economias vizinhas está consolidado há muitos anos. Somente em 2024, somados, venderam US$ 24,4 bilhões e compraram US$ 16 bilhões da região. O modal rodoviário representou US$ 11 bilhões (45% do total) no caso das exportações e US$ 4,4 bilhões (28%) no caso das importações. As 16 Unidades sem fronteira internacional mantêm relações comerciais mais intensas com a América do Sul do que os próprios 11 Estados de fronteira. Cerca de 66% das exportações e 52% das importações totais brasileiras do continente são oriundas de Unidades não fronteiriças.

A incorporação das 16 Unidades da Federação não fronteiriças ao projeto das Rotas adicionou dimensão crucial para a discussão da integração nacional e continental: como pensar os espaços e os territórios do restante do Brasil de maneira associada à unidade geoeconômica da América do Sul. O processo permitiu a compreensão das oportunidades de reposicionamento logístico do conjunto da economia brasileira, que, em alguns casos, está cada vez mais articulado com a região e com o Oceano Pacífico. A análise dá continuidade a um movimento disruptivo em relação a meio milênio de projeção quase exclusivamente direcionada ao Atlântico, seja em termos de concentração populacional, produtiva, de infraestrutura e de logística.

O exercício de projeção das Rotas de Integração Sul-Americana para o interior e para o litoral brasileiro fortalece a perspectiva da bioceanidade. Nos dois primeiros relatórios, o projeto centrou as análises na infraestrutura física e digital, nas fontes de financiamento e na necessidade da presença de órgãos públicos nas regiões de fronteira. Agora, o trabalho alarga a perspectiva de integração sul-americana para a esfera produtiva, avançando para além das oportunidades de potencializar o comércio e da busca por alternativas logísticas para efetuá-lo de maneira mais eficiente.

Assim, a atual etapa do Projeto se apresenta como um encontro entre a análise histórica de desenvolvimento regional do Brasil e as políticas públicas de integração com a América do Sul. A primeira, mais centrada nos aspectos produtivos de dispersão e entrelaçamento das cadeias produtivas no território brasileiro; a segunda, com maior foco em elementos de infraestrutura física e digital e de comércio exterior, ligando os países do continente. O principal desafio do trabalho foi buscar conectar, de maneira apurada e coerente, as Unidades da Federação não fronteiriças com a área de influência do traçado das Rotas, formalizado ao longo de 2024 após escuta dos 11 estados brasileiros de fronteira e dos 11 países vizinhos. Trata-se de um produto preliminar, cuja finalidade é contribuir com as reflexões sobre a integração sul-americana.

Mais que um esboço com caminhos de infraestrutura física e digital, a Interiorização das Rotas considerou as realidades, os projetos e as demandas concretas de cada uma das Unidades da Federação não fronteiriças, relacionando-os com as necessidades e os objetivos permanentes do Brasil: integração nacional, regional e sul-americana para promover o desenvolvimento, a erradicação da pobreza, a redução das desigualdades e a promoção do bem-estar de todos os brasileiros.

A lógica principal do projeto Rotas de Integração Sul-Americana está no aumento do comércio intrarregional em nosso continente, com ampliação das trocas de maneira universal: entre estudantes, pesquisadores, turistas, cadeias produtivas, indústria, agronegócio, comércio e serviços. O lugar do Brasil no mundo está estreitamente ligado à integração da América do Sul e à construção da bioceanidade.

Secretaria de Articulação Institucional (SEAI)
Ministério do Planejamento e Orçamento

Terminal Portuário de Pecém-CE

ROTAS DE Integração Sul-Americana

O Projeto Rotas de Integração Sul-Americana entra em sua terceira fase de construção. Alarga a perspetiva das Rotas para além dos 11 Estados de fronteira, incorporando ao debate da integração as 16 Unidades da Federação não fronteiriças. Essas representam **36% do território brasileiro**, **73% do PIB** e **74% da população do Brasil**.

OCEANO ATLÂNTICO
OCEANO PACÍFICO
OCEANO ATLÂNTICO
VENEZUELA
Caracas
Puerto La Cruz
Puerto Ordaz
GUIANA
Georgetown
Linden
New Amsterdam
Mabura Hill
Paramaribo
GUIANA FRANCESA
Cayenne
Saint Georges
Oiapoque
Calçoene
SURINAME
Santa Elena de Uairén
Pacaraima
Lethem
Bonfim
Boa Vista
Bogotá
COLÔMBIA
Tumaco
Pasto
Esmeraldas
Puerto Asis
Quito
EQUADOR
Providencia
Francisco de Orellana
Manta
Guayaquill
Rorainópolis
RR
AP
Macapá
Laranjal do Jari
Belém
São Luis
Pecém
Suape
Santo Antônio do Içá
Iquitos
Leticia
Santa Rosa
Tabatinga
Tefé
Presidente Figueiredo
Manaus
Itacoatiara
Santarém
Itaituba
PA
Paita
Yurimaguas
AM
Açailândia
MA
CE
RN
PB
PE
AL
SE
PI
Cruzeiro do Sul
Humaitá
Porto Velho
Pucallpa
AC
Rio Branco
PERU
Assis Brasil
Inapari
Brasiléia
Riberalta
Guajará-Mirim
RO
MT
Sinop
TO
BA
Chancay
Lima
Puerto Maldonado
Vilhena
Lucas do Rio Verde
Vila Bela
BOLÍVIA
Cuiabá
Brasília
Ilhéus
La Paz
Matarani
Ilo
Arica
Cochabamba
Oruro
Santa Cruz de la Sierra
San Miguel
San Matias
Cáceres
Rondonópolis
GO
MS
Puerto Quijarro
Corumbá
MG
ES
Campo Grande
Três Lagoas
Iquique
Carmelo Peralta
Porto Murtinho
M. J. F. Estigarribia
SP
Calama
San Pedro de Atacama
Tartagal
Pozo Hondo
Loma Plata
Ponta Porã
Pedro Juan Caballero
Presidente Epitácio
RJ
Mejillones
Antofagasta
PARAGUAI
San Salvador de Jujuy
Salta
Assunção
PR
Santos
Cascavel
Foz do Iguaçu
Paranaguá
São Francisco do Sul
Dionísio Cerqueira
Chapecó
Itajaí
SC
CHILE
Resistência
Porto Xavier
Imbituba
ARGENTINA
Santo Tomé
São Borja
Uruguaiana
Porto Alegre
Sant'Ana do Livramento
RS
San Juan
Córdoba
Santa Fe
Jaguarão
Rio Grande
URUGUAI
Valparaíso
San Antonio
Santiago
Mendoza
Rosario
Nueva Palmira
Chuí
Buenos Aires
Montevidéu
Ferrogrão
Norte-Sul
Transnordestina
Fico
Fiol
Malha Norte
Malha Oeste
Nova Ferroeste
Ferrovia do Frango
Malha Sul
LEGENDA
0 km 540
ROTA 1
Ilha das Guianas
ROTA 2
Amazônica
ROTA 3
Quadrante Rondon
ROTA 4
Bioceânica de Capricórnio
ROTA 5
Bioceânica do Sul
Trecho em pavimentação
Trecho em estudos
Hidrovia (rotas)
Ferrovia
Ferrovia em pavimentação
Ferrovia em estudos
Porto
Capital nacional
Capital estadual
Cidade destacada

ROTA 1. ILHA DAS GUIANAS

A Rota 1 compõe-se de rodovias e hidrovias. Inclui os estados de Roraima e Amapá, no total, além de parte dos estados Amazonas e Pará. Abarca Guiana Francesa, Suriname, Guiana e Venezuela. É a maior ilha marítimo-fluvial do mundo, banhada pelo oceano Atlântico, rodeada pelos rios Orinoco, Negro, Amazonas e pelo Canal de Casiquiare – união das bacias fluviais do Orinoco e do Amazonas.

A Rota tem três rodovias cruciais: a BR-174 liga Roraima à Venezuela, deságua em zonas portuárias no Caribe e, ao sul, conecta Roraima ao estado do Amazonas; a BR-156 percorre todo o Amapá, de Laranjal do Jari-AP ao Oiapoque-AP e chega à Guiana Francesa; e a BR-401 liga Boa Vista-RR às cidades de Normandia e Bonfim, fronteira com a Guiana.

Quanto às hidrovias: do Rio Amazonas navega-se de Manaus-AM a Macapá-AP, pelo norte do Pará, passando por Santarém-PA, onde as águas dos rios Tapajós e Amazonas se encontram. Ao contornar a Ilha de Marajó chega-se à Baía de Guajará/Belém-PA. Dos portos de Macapá-AP e Belém-PA pode-se desenvolver a navegação de cabotagem.

Entre as obras fundamentais para a ativação desta via, destacam-se cinco, sendo quatro no Brasil e uma na Guiana. No território brasileiro, considera-se fundamental a extensão do linhão de energia de Tucuruí-PA até Boa Vista-RR, que trará segurança energética para Roraima e incorporará este estado ao sistema elétrico nacional. É crucial que ocorram as melhorias de asfaltamento da BR-174, para facilitar o fluxo comercial e de turistas entre Amazonas e Roraima e destes com os vizinhos sul-americanos. Do lado do Amapá, a pavimentação do último trecho da BR-156 representará, pela primeira vez, a conexão rodoviária completa de todo o estado. Por fim, arrendamentos dotarão o Porto de Santana de condições mais adequadas. Já do lado da Guiana, é essencial a pavimentação da rodovia que continua a BR-401, que liga Boa Vista-RR a Bonfim-RR.

Caracas
Puerto La Cruz
Puerto Ordaz
VENEZUELA
GUIANA
Georgetown
Linden
New Amsterdam
Paramaribo
GUIANA FRANCESA
Cayenne
Mabura Hill
Santa Elena de Uiarén
Pacaraima
SURINAME
Saint Georges
Oiapoque
Lethem
Bonfim
Boa Vista
Calçoene
Rorainópolis
AP
RR
Macapá
Laranjal do Jari
AM
Belém
Presidente Figueiredo
Rio Amazonas
Santarém
Manaus
Itacoatiara
PA
MA
PI

ROTA 2. AMAZÔNICA

A Rota 2, multimodal, percorre todo o estado do Amazonas pelos Rios Amazonas e Solimões, desde o Amapá e o Pará, no Oceano Atlântico. O caminho basilar é a hidrovia do Solimões até Tabatinga-AM (fronteira trinacional com Santa Rosa/ Peru e Letícia/Colômbia). Outro curso é a hidrovia do rio Içá, desde a cidade de Santo Antônio do Içá-AM, que segue na Colômbia com o nome de Putumayo. Esta via atravessa a floresta amazônica até Puerto Asís-COL, onde há o transbordo para o modal rodoviário. Esse caminho desemboca no Oceano Pacífico, no Porto de Tumaco, localizado no sudoeste colombiano.

De Tabatinga-AM, o curso das águas permite passagem por três hidrovias: uma segue por dentro do Peru e, após, do Equador (rios Amazonas e Napo), onde o transbordo para a rodovia ocorre na cidade equatoriana de Providência e segue até o Porto de Manta; outras duas cruzam o Peru; a primeira até Yurimaguas-PER (rios Amazonas, Marañón e Huallaga) e a segunda até Pucallpa-PER (rios Amazonas e Ucayali). A partir dessas cidades há rodovias já pavimentadas que seguem para os portos peruanos de Paita e Chancay, no Oceano Pacífico.

Na porção brasileira da Rota 2 se faz prioritária a realização de duas intervenções: as obras de dragagem do Rio Solimões e a instalação de aduana em Tabatinga-AM. Na direção leste, desde Manaus-AM, o rio Amazonas segue seu curso d'água até o Oceano Atlântico. Ao unir-se com a Rota 1, Ilha das Guianas, esta via ganha um caráter estratégico, de conexão bioceânica. Já a ligação entre os rios Amazonas e Madeira também permite o vínculo da capital amazonense com a Rota 3, expondo a centralidade dessa cidade como elo entre três Rotas.

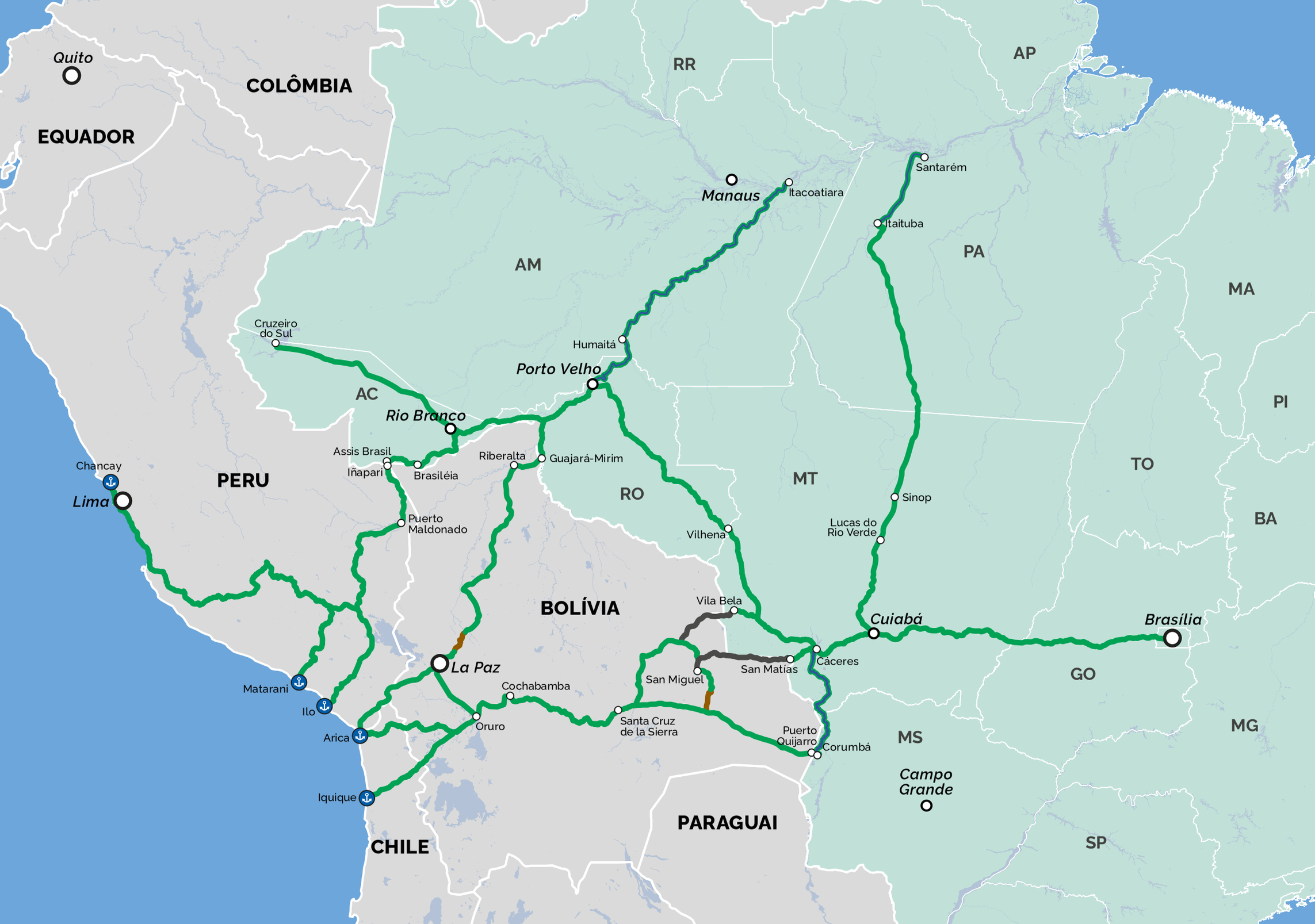
Bogotá
VENEZUELA
SURINAME
GUIANA
COLÔMBIA
RR
PA
Tumaco
Pasto
Esmeraldas
Puerto Asís
Quito
EQUADOR
Providencia
Francisco
de Orellana
Manta
Rio Putumayo, Içá
Rio Napo
Guayaquill
Santo
Antônio
do Içá
Manaus
Tefé
Rio Solimões
Iquitos
Letícia
Santa Rosa
Tabatinga
Rio Marañón
Paita
Yurimaguas
Rio Ucayali
AM
PERU
Pucallpa
AC
RO
MT
Chancay
Lima
BOLÍVIA

ROTA 3. QUADRANTE RONDON

A Rota 3, hoje majoritariamente rodoviária, abrange inteiramente os estados brasileiros do Acre e de Rondônia e parte dos estados do Amazonas, do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul. Os caminhos pelas BRs 070, 317 e 364 conectam as áreas produtoras do centro oeste brasileiro ao Peru e à Bolívia e possuem, como ponto de destino, cinco portos no Oceano Pacífico: Chancay, Ilo e Matarani, no Peru; e Arica e Iquique, no Chile. As saídas do território brasileiro ocorrem por meio das cidades de Assis Brasil (AC), Guajará-Mirim (RO), Cáceres e Vila Bela da Santíssima Trindade (MT) e Corumbá (MS), enquanto a BR-163 oferece uma saída pelo Arco Norte.

O desenho da Rota 3 foi confirmado após diálogos com os governos do Peru, da Bolívia e do Chile e, também, por plenárias locais de escuta social com a presença da Ministra e da equipe do MPO. Essas ações confirmaram e aprimoraram a proposta de desenho desta rota, que dialoga com estados não fronteiriços brasileiros.

A saída por Assis Brasil-AC para o Peru está consolidada com a Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica (BR-364 e BR-317 no Brasil e IIRSA Sur no país vizinho). A ponte binacional foi inaugurada em 2006 e a via peruana entrou em funcionamento em 2010. Daí, continua, por meio de diferentes ramais, passando por cidades como Puerto Maldonado, Nazca ou Arequipa até chegar ao litoral do Oceano Pacífico. Ainda que necessite de recapeamento no asfalto do lado brasileiro, no geral a estrada está em boas condições. Os maiores obstáculos estão no Brasil: é necessário melhorar as condições de efetivo da Receita Federal, da Anvisa, do Vigiagro e da Polícia Federal na fronteira, bem como realizar as obras de melhorias rodoviárias já previstas.


Quito
COLÔMBIA
EQUADOR
RR
AP
Manaus
Itacoatiara
Santarém
Itaituba
PA
AM
MA
Cruzeiro do Sul
Humaitá
Porto Velho
AC
Rio Branco
PI
Assis Brasil
Iñapari
Brasiléia
Riberalta
Guajará-Mirim
Chancay
PERU
Lima
MT
TO
RO
Sinop
Puerto Maldonado
Lucas do Rio Verde
Vilhena
BA
BOLÍVIA
Vila Bela
Cuiabá
Brasília
La Paz
Cáceres
San Matías
San Miguel
GO
Matarani
Cochabamba
Ilo
Oruro
Santa Cruz de la Sierra
MG
Arica
Puerto Quijarro
Corumbá
MS
Campo Grande
Iquique
PARAGUAI
CHILE
SP

ROTA 4. BIOCEÂNICA DE CAPRICÓRNIO

A Rota 4 permitirá conexão entre Atlântico e Pacífico, por rodovia. Ligará os portos brasileiros de Santos-SP e Paranaguá-PR a Iquique, Antofagasta e Mejillones, no Chile, passando pelo Paraguai e Argentina. Além da bioceanidade, objetiva-se estimular a economia de regiões historicamente apartadas do processo de desenvolvimento: Centro-Oeste brasileiro, Chaco paraguaio, Noroeste argentino e Norte chileno.

No Brasil, abrange totalmente os estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina. As estradas brasileiras que saem principalmente de Porto Murtinho-MS, Foz do Iguaçu-PR e Dionísio Cerqueira-SC convergem para Salta e San Salvador de Jujuy, na Argentina, antes de cruzar a Cordilheira dos Andes em direção aos portos chilenos no Pacífico.

O traçado que se articula com as Rotas 3 e 5 inclui possibilidades multimodais: a ferrovia, que liga Corumbá-MS a Santos-SP e entra na Bolívia, e a hidrovia do Rio Paraguai, que corre para o Sul e se une com as águas dos rios Tietê e Paraná, até chegar a Buenos Aires.

No trecho de Mato Grosso do Sul, ainda há três obstáculos a serem vencidos, todos em plena execução: a ponte binacional Brasil-Paraguai, sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho-MS e Carmelo Peralta; o contorno rodoviário para acesso à ponte, na BR-267, em Porto Murtinho-MS; e o asfaltamento de trecho de 225 km na Picada 500, estrada de terra no Chaco paraguaio, que dá seguimento à rodovia brasileira. Todo o restante desse ramal está pronto.

No trecho da rota no Paraná as principais iniciativas são as aduanas e os acessos da nova ponte binacional, que já está pronta em Foz do Iguaçu. Cabe destacar a crescente relevância da empresa Itaipu Binacional como fonte adicional de financiamentos para projetos de integração sul-americana. Em Santa Catarina, a cidade fronteiriça de Dionísio Cerqueira tem recebido investimentos e se destaca como importante ponto de conexão com a Argentina.

MT
Brasília
GO
La Paz
MS
MG
BOLÍVIA
Puerto Quijarro
Corumbá
Campo Grande
Iquique
Três Lagoas
Carmelo Peralta
Porto Murtinho
M. J. F. Estigarribia
SP
Presidente Epitácio
RJ
Calama
San Pedro de Atacama
Tartagal
Pozo Hondo
Loma Plata
Ponta Porã
Pedro Juan Caballero
Mejillones
PARAGUAI
Antofagasta
San Salvador de Jujuy
PR
Santos
Salta
Assunção
Cascavel
CHILE
Foz do Iguaçu
Paranaguá
São Francisco do Sul
Dionísio Cerqueira
Itajaí
SC
Resistência
ARGENTINA
Santo Tomé
RS
Porto Alegre
Santa Fe
URUGUAI
Santiago
Buenos Aires
Montevidéu

ROTA 5. BIOCEÂNICA DO SUL

A Rota 5, também de caráter bioceânico, inclui o Rio Grande do Sul e alguns trechos do sudeste de Santa Catarina, em especial em torno da BR-285. Trata-se de uma rota multimodal, que combina rodovias com hidrovias. Além do Brasil, os países vizinhos envolvidos são Uruguai, Argentina e Chile.

A Rota 5 tem vários roteiros viáveis, pois um terço das cidades gêmeas e dos municípios da faixa de fronteira do Brasil localizam-se no Rio Grande do Sul. Esse estado concentra o maior volume de comércio internacional rodoviário brasileiro, principalmente nas cidades de São Borja-RS e Uruguaiana-RS, mas há outras opções por Porto Soberbo-RS, Porto Mauá-RS, Porto Xavier-RS ou Itaqui-RS. As vias seguem pela Argentina até cruzar a fronteira com o Chile e alcançar os portos de Valparaíso-CHI e San Antonio-CHI.

As relações com o Uruguai têm maior referência nas cidades de Jaguarão-RS e Chuí-RS, mas podem se estender por Aceguá-RS, Quaraí-RS ou Santana do Livramento-RS, onde há um aeroporto binacional na cidade de Rivera-URU. No modal hidroviário destaca-se os mais de 1.850 km de vias navegáveis. Esse sistema abrange mais de 300 municípios brasileiros e é composto pelos rios Jacuí, Taquari, Sinos, Gravataí e Jaguarão, que se conectam à Lagoa dos Patos e, via canal de São Gonçalo, à Lagoa Mirim, na fronteira com o Uruguai.

O caminho do Rio Grande do Sul para o Pacífico não passa obrigatoriamente pelo território uruguaio nem por Buenos Aires. Como a concepção das rotas contém o elemento da integração sul-americana, são consideradas as distintas possibilidades de conexão rodoviária e hidroviária com os vizinhos. A Rota 5 reflete, assim, o emaranhado de alternativas logísticas que interligam os territórios brasileiro, argentino, uruguaio e chileno.

BOLÍVIA
PARAGUAI
CHILE
ARGENTINA
URUGUAI
MS
MG
SP
PR
SC
RS
Assunção
Porto Xavier
Imbituba
São Borja
Uruguaiana
Porto Alegre
Sant'Ana do Livramento
Rio Grande
Jaguarão
Chuí
San Juan
Córdoba
Santa Fe
Mendoza
Valparaíso
San Antonio
Santiago
Rosario
Nueva Palmira
Buenos Aires
Montevidéu

BR-262

Entre Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES)

INTRODUÇÃO

A expansão da fronteira agrícola brasileira para territórios cada vez mais distantes dos portos tradicionais no Atlântico e a crescente participação asiática nas exportações do Brasil estimulam a criação desses caminhos alternativos, por rotas internas da América do Sul. Há mais de 100 anos, a literatura especializada trata da importância de se conectar os Oceanos Atlântico e Pacífico, por meio da multimodalidade de transporte.

Antes da chegada dos europeus à América do Sul, já existia na região um complexo sistema de trilhas utilizadas para a circulação de pessoas e o transporte de cargas. O chamado *Qhapaq* Ñan possuía rotas e ramificações com mais de 10.000 km de extensão, passando pelos atuais territórios do Peru, do Chile, do Equador, da Colômbia, da Bolívia e da Argentina. A rede chegava ao Brasil pelo chamado caminho Peabiru, cortando principalmente os atuais estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo, com ramais para Santa Catarina.

Durante séculos, a dinâmica do processo de colonização europeia na América do Sul impôs a utilização da navegação marítima como principal meio de transporte. A descoberta dos cobiçados minerais preciosos, inicialmente nos Andes, nos territórios onde hoje existem a Bolívia e o Peru. O grande volume e o peso das cargas limitavam o uso das rotas pré-existentes. Por isso, foi necessário um grande esforço logístico para conduzir a prata e o ouro até o litoral do Pacífico, antes de levá-los à Europa. A estrutura básica dos caminhos pré-incaicos acabou sendo útil para escoar esses minérios até a costa.

Os minerais preciosos extraídos, sobretudo do Cerro Rico de Potosí, eram levados no ombro dos indígenas escravizados e no lombo de mulas até o porto de Arica, de onde eram conduzidos por navegação de cabotagem até Lima. Daí, rumo ao norte, faziam pequenas escalas até o Panamá. A travessia do istmo centro-americano era feita a pé, novamente por homens e animais de carga. Ao chegar ao porto marítimo de Veracruz, já no Caribe, as riquezas sul-americanas eram embarcadas em galeões, que seguiam em comboios para Cádiz e, finalmente, Sevilla. A travessia do Atlântico durava em torno de quarenta dias, quase sempre com paradas em Havana, cidade portuária que se destacava pela quantidade de estaleiros.

O avanço da navegação e o aumento acelerado das quantidades de minerais extraídos de Potosí criaram a necessidade de melhorar a logística de transportes até a Europa. Pouco a pouco, foram ganhando maior dimensão os contrabandos via Rio do Argento (ou da Prata) e via Passagem de Drake, o temido caminho pelo extremo sul da América do Sul. Já em 1520, há pouco

mais de quinhentos anos, os espanhóis patentearam o Estreito de Magalhães, caminho bioceânico de 600 km que permite contornar a América do Sul via Terra do Fogo. Nesse caso, além dos obstáculos impostos pelo clima hostil, a travessia era dificultada pela resistência dos primeiros habitantes do lugar. A região é povoada há mais de 9.000 anos, desde a Idade da Pedra.

Como o centro econômico do mundo estava na Europa, a maior preocupação logística na América do Sul era com o escoamento da produção dos países banhados pelo Pacífico. Localizados de frente para a Europa, apesar das imensas dificuldades de navegação, Brasil, Argentina, Uruguai, Colômbia e Venezuela, com saídas diretas para o Atlântico, não enfrentavam os mesmos problemas logísticos que Equador, Peru e Chile. Nos anos 1860 e 1880, Paraguai e Bolívia travaram e perderam sangrentas guerras contra os vizinhos, empenhados em contar com saídas para o mar. Já no século XX, a situação de isolamento relativo dos países do Pacífico foi radicalmente transformada pela construção do Canal do Panamá, em 1904, e pela transição da hegemonia inglesa para a norte-americana, depois da Segunda Guerra Mundial.

Durante meio milênio, desde o início da ocupação portuguesa no atual território do Brasil, o país escoou seus produtos ao exterior via Atlântico. Primeiro, apenas para Portugal e, depois, para a Inglaterra e a Europa. Com o tempo, também para os Estados Unidos. As relações comerciais com a África, o Oriente Médio e a Ásia, apesar de importantes, sempre foram muito menores. No entanto, nas últimas décadas esse cenário tem sofrido profundas transformações. Por um lado, pelo deslocamento parcial da dinâmica produtiva, comercial e financeira da economia mundial para a Ásia Pacífico. Por outro, por transformações no Brasil, que adotou políticas de desconcentração espacial da economia. A Embrapa permitiu, de maneira social e ambientalmente responsável, que o Cerrado e outros biomas se tornassem altamente produtivos e competitivos. Ademais, a agricultura e a pecuária se expandem para o Centro-Oeste, o Nordeste e o Norte.

As transformações foram intensas em pouco mais de 25 anos. Mudaram os produtos exportados pelo Brasil, os destinos das exportações e os Estados brasileiros que mais geram superávit comercial. Todavia, há algo que se mantém: ainda que em alguns casos específicos utilize os portos do Arco Norte, grande parte das exportações do Brasil permanece saindo pelas mesmas aduanas. O porto de Santos-SP concentra 31% do total, seguido, de longe, por Paranaguá-PR, Itaguaí-RJ e Itaqui-MA, todos com 8%.

Na atualidade, a lógica que vigorou por 500 anos está se invertendo. Hoje, são os países banhados pelo Oceano Atlântico que precisam cruzar o Panamá, Drake, Magalhães ou o Índico para chegar aos mercados mais dinâmicos do mundo, localizados na Ásia Pacífico. O antigo desafio equatoriano, peruano e chileno se transformou em problema brasileiro, argentino e uruguaio. Por sua vez, os países mediterrâneos, a Bolívia e o Paraguai, parcialmente adaptados à Hidrovia do Paraguai-Paraná, também buscam transformar a sua atual logística.

As grandes vantagens que o Brasil possui (qualidade do solo, índices pluviométricos regulares, participação empresarial, capacidade produtiva e linhas de crédito) estão se diluindo diante das perdas de tempo e de recursos oriundos da falta de infraestrutura adequada e das anomalias logísticas. As atuais formas de escoamento da produção têm impacto negativo sobre a competitividade internacional dos produtos brasileiros. Tem-se aqui alguns elementos cruciais relacionados ao chamado “Custo Brasil”.

O Canal do Panamá, com quase 80 km de extensão, mantém-se muito útil. No entanto, há sinais de esgotamento frente à modernização das embarcações. Nos últimos anos, continuam permanentes os esforços para ampliar as suas capacidades diante das exigências de maior comprimento dos navios porta- contêineres e de maior profundidade dos calados. Uma das soluções para as cargas brasileiras destinadas à Ásia, por exemplo, está sendo cruzar o Cabo da Boa Esperança e navegar pelo oceano Índico até os portos dos novos parceiros.

De acordo com dados da *Sea Distances*[1], a Rota via Pacífico (Chancay - Shangai) é 3.246 km mais curta que a do Cabo da Boa Esperança (Porto de Santos - Shangai), 4.770 km mais curta que a do Passagem de Drake (Porto de Santos - Shangai), 6.926 km mais curta que a do Canal do Panamá (Porto de Santos - Shangai) e 7.848 km mais curta que a do Canal de Suez (Porto de Santos - Shangai).

Diante disso, as Rotas Bioceânicas cumprem a função de conectar a produção brasileira, e de outras áreas mediterrâneas do continente, com os terminais portuários do Chile, do Peru, do Equador e da Colômbia, via modais rodoviários, ferroviários ou hidroviários. Esse tipo de exercício tem sido feito ao considerar a viabilidade do uso de diversas estruturas portuárias no Pacífico, como Antofagasta e Iquique, no Chile; Ilo, Matarani, Chancay e Paita, no Peru; Manta, no Equador; e Tumaco, na Colômbia.

A expansão da fronteira agrícola brasileira para territórios cada vez mais distantes dos portos tradicionais no Atlântico e a crescente participação asiática nas exportações do Brasil estimulam a criação desses caminhos alternativos, por rotas internas da América do Sul. Há quase 100 anos, a literatura geopolítica trata da necessidade de conectar o Brasil com o Oceano Pacífico, por meio da multimodalidade. Nos anos 1930, a área entre as cidades atuais de Corumbá-MS, Campo Grande-MS e Ponta Porã-MS já havia sido compreendida como uma futura "Santos Mediterrânea".

Além do escoamento da produção para a Ásia Pacífico, o Brasil deve ter grande atenção na integração sul-americana. A novidade, a partir de janeiro de 2023, é que a política externa adotada pelo Brasil resgata o tema da integração da América do Sul para o primeiro plano e busca mobilizar novamente a articulação com os vizinhos do continente. Além de ser mandato constitucional, a integração regional aparece diversas vezes no plano de governo para o período Lula III, a exemplo do "Consenso de Brasília" anunciado em 30 de maio de 2023.

No tema da integração de infraestrutura, as orientações do Consenso de Brasília foram muito claras: considerar projetos de conexão física e digital, redefinir uma carteira de iniciativas prioritárias, privilegiar obras em regiões de fronteira com maior impacto econômico e social, apoiar ações que envolvam mais de um país, estimular projetos que incluam a multimodalidade nos transportes, garantir a sustentabilidade das iniciativas e utilizar de forma mais significativa os mecanismos regionais de financiamento de longo prazo.

Para a elaboração dos primeiros dois Relatórios do projeto, de 2023 e 2024, o Ministério do Planejamento realizou consultas para o aperfeiçoamento do projeto, por meio de diálogos com os demais ministérios, governos e consórcios estaduais, superintendências regionais, órgãos públicos e o setor privado, além de viagens pelo Brasil e pela América do Sul.

1 https://sea-distances.org/ é uma ferramenta *online* utilizada em cálculos de distâncias entre portos marítimos.

Em 2025, olhar para a América do Sul e para o Pacífico é uma necessidade concreta. Nos últimos 25 anos, o mundo mudou radicalmente. Por um lado, houve uma fortíssima expansão da dinâmica econômica, produtiva, financeira e comercial da China e seu entorno. Pela primeira vez, os principais sócios comerciais do Brasil estão no Pacífico. Ao mesmo tempo, os portos brasileiros no oceano Atlântico podem servir de pontos de escoamento para a produção de bens dos países vizinhos, destinados à Europa ou à África. Assim como as Rotas Bioceânicas levam o Brasil ao Pacífico, elas também trazem os países sul-americanos ao Atlântico.

Nesse contexto, o Brasil também sofreu grandes transformações ao longo do último quarto de século. A expansão populacional, produtiva e comercial para o Oeste se intensificou, dando continuidade a um movimento complexo da civilização brasileira, vigente desde o início da colonização e da formação do território nacional. A partir do ano 2000, a população, a produção e as exportações brasileiras se alastram com maior intensidade pelos estados do Centro-Oeste e do Norte, rumo à faixa de fronteira. Assim, cada dia mais, o país se volta para as economias vizinhas e os mercados emergentes do Pacífico.

Atualmente, a maior parte dos intercâmbios brasileiros com Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Venezuela já ocorre por dentro do continente, usando vias rodoviárias. Outro dado animador: em 2024, o estado de São Paulo exportou mais para os 11 países sul-americanos somados (US$ 15,1 milhões) do que para os Estados Unidos (US$ 13,6 milhões). Além disso, vendeu para a América do Sul por via rodoviária (US$ 8,1 milhões) um montante similar ao que exportou para a China (US$ 8,5 milhões). Contudo, permanecem vigentes muitas anomalias logísticas no caso do comércio exterior brasileiro com Chile, Colômbia, Equador e Peru, ainda com o uso do Canal do Panamá. Entende-se que os efeitos positivos da integração e da bioceanidade sejam cruciais não somente para o Brasil, mas para cada um dos demais países da América do Sul, com vistas ao seu desenvolvimento e à sua inserção internacional mais autônoma. Esse entendimento foi confirmado em todas as interações do MPO com ministros de Finanças, Obras Públicas e Relações Exteriores de todos os países da América do Sul, realizadas desde 2023.

O roteiro da integração de infraestrutura possui um encadeamento de processos, que envolvem a perspectiva da integração regional em uma visão mais ampla e multifacetada. Depois das estradas, ou dos trilhos, ou mesmo das rotas fluviais, virão novas demandas por pontes, acessos, aduanas e servidores públicos. Também haverá necessidade de harmonizar normas e procedimentos comuns ou complementares para os órgãos do recinto alfandegado, como a Polícia Federal, a Receita Federal, a Anvisa e a Vigiagro, além da Polícia Rodoviária Federal, inclusive para os seus interlocutores nos outros países.

Igualmente importante e cruciais são os acordos e os tratados internacionais, que permitem o fluxo de caminhões, transportadores de cargas e embarcações de cabotagem. A padronização das legislações de trânsito e as características das vias e dos centros de abastecimento de cada país podem facilitar a circulação de passageiros e produtos.

O acordo comercial entre os países da União Europeia e as nações do Mercosul (Acordo UE-Mercosul) adiciona um caráter estratégico para os portos brasileiros voltados ao Atlântico e, com isso, ao território brasileiro como um todo. Para se beneficiarem dos termos do acordo, as nações do Mercosul devem, por óbvio, transacionar diretamente com a União Europeia, o conjunto

de países que estão no continente majoritariamente banhado pelo Oceano Atlântico. Assim, tanto os membros-plenos do Mercosul (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai) quanto os associados (Chile, Colômbia e Peru) ganham incentivos para se apoiar em infraestrutura voltada ao Atlântico.

Outro ponto pertinente diz respeito às conexões ferroviárias que têm caráter central, à medida em que oferecerão maiores vantagens relativas para a travessia da Cordilheira dos Andes. Relevante questão é que uma estrada ou linha férrea que facilite exportações é a mesma que beneficiará as importações. Por esse motivo, a preocupação com a salvaguarda da indústria nacional, e com a indústria nacional nascente, em particular, e com o aumento do valor agregado da produção nacional e regional.

Do mesmo modo, há que se atentar, também, para o estímulo à industrialização e ao desenvolvimento científico e tecnológico e à inovação, vinculados com universidades, empresas estatais e o setor privado. O comércio intrarregional é crucial, por representar maiores possibilidades de vender produtos e serviços elaborados e de aproveitar os ganhos proporcionados pela menor distância e pelos menores tempos de entrega.

Para garantir governança e segurança jurídica ao roteiro de integração proposto, é fundamental que a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul — instituída pelo Decreto nº 12.034, de 28 de maio de 2024 — exerça plenamente o seu papel de articulação das ações governamentais voltadas à melhoria da integração da infraestrutura física e digital entre os países sul-americanos.

Nesse sentido, é essencial que a Comissão promova a integração das Rotas de Integração Sul-Americana com os principais programas nacionais de transportes, energia, comunicações, produção agrícola e industrial, ciência e tecnologia, bem como com os planos regionais de desenvolvimento, assegurando a participação de todos os estados brasileiros. Isso garantirá coerência, sinergia e eficiência nas políticas públicas voltadas à integração regional, ao mesmo tempo em que amplia os benefícios da conectividade sul-americana para todo o território nacional.

Hoje, a terceira fase do desenho das Rotas de Integração Sul-Americana considera que, para além dos 11 Estados de fronteira, se faz necessário incorporar todas as 27 Unidades da Federação. O entendimento é que o planejamento da integração permitirá aproximar o interior e o litoral do Brasil das economias da América do Sul e do oceano Pacífico, por meio da articulação da extensa malha de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Assim, depois de dois anos de amadurecimento, o projeto das Rotas se volta para um grande movimento: trazer para o debate da integração regional uma parcela significativa do território brasileiro (36,5% do total), que detém mais de 74% da população nacional e representa quase 73% do PIB brasileiro.

As diversas interfaces que o processo de integração regional abrange demonstram a importância de se entrever aspectos, vocações e oportunidades para além dos territórios dos 11 Estados de fronteira. Por conseguinte, as contribuições para a construção de uma política da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana suscitam o envolvimento do espaço territorial brasileiro como um todo, para além da faixa de fronteira. Referido entendimento está presente em várias propostas de integração regional desenvolvidas desde os primórdios do século XIX, muitas delas com ênfase em infraestrutura física.

Conforme afirmado anteriormente, as transformações pelas quais vêm passando as relações comerciais brasileiras contêm aspectos extremamente relevantes, com aumento significativo da importância para o país dos mercados asiáticos, em particular da China - e o marcado deslocamento populacional, produtivo e comercial que acontece em direção à faixa territorial de fronteira com os países vizinhos, notadamente nos Estados das regiões Centro-Oeste e Norte. Esse movimento promove um reordenamento interno significativo - de populações, atividades econômicas e intervenções ambientais - que não pode deixar de ser considerado sob a perspectiva da totalidade do território nacional.

Por outro lado, as demais economias sul-americanas também estão se adequando a novos contextos políticos, econômicos, comerciais, sociais e ambientais, que as insere em diferentes patamares de desenvolvimento e interação regional com os demais países contíguos. Um exemplo digno de nota é a construção e inauguração do Porto de Chancay, no Peru, executado com recursos fornecidos pela China. Com a perspectiva de se tornar o maior porto da América do Sul, a nova estrutura foi inaugurada em 14 de novembro de 2024 e já se encontra em operação. Tal realização propicia uma mudança significativa na dinâmica comercial empreendida no continente.

A metodologia de escuta participativa/dialógica foi promovida por meio de reuniões realizadas pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), com representantes estaduais e distrital das secretarias de Planejamento e Orçamento; Fazenda; Relações Internacionais e Desenvolvimento, Indústria e Comércio, entre outras, no período de outubro de 2024 a abril de 2025.

2024

CEARÁ
15 de outubro

BAHIA
22 de outubro

GOIÁS
23 de outubro

PERNAMBUCO
25 de outubro

RIO DE JANEIRO
30 de outubro

MINAS GERAIS
4 de novembro

ESPÍRITO SANTO
6 de dezembro

2025

MARANHÃO
24 de janeiro

ALAGOAS
28 de janeiro

PARAÍBA
29 de janeiro

SERGIPE
6 de fevereiro

TOCANTINS
7 de fevereiro

PIAUÍ
20 de fevereiro

RIO GRANDE DO NORTE
21 de fevereiro

DISTRITO FEDERAL
6 de março

SÃO PAULO
16 de abril

O MPO solicitou a cada Unidade da Federação um Diagnóstico Simplificado[2] para iniciar o mapeamento das vocações e estabelecer estratégia conjunta de atuação. Esses dados e informações foram comparados às políticas públicas, programas e projetos setoriais e territoriais vinculados ao tema da integração regional, como: a) Plano de Aceleração do Crescimento (PAC); b) Política Nacional de Desenvolvimento Regional; c) Zona de Processamento das Exportações (ZPEs); d) Mapa de Oportunidades da Agência Brasileira de Exportações (Apex-Brasil). O presente relatório incorpora tais análises junto com mapas georreferenciados que ilustram elementos e as características constitutivas de cada território.

Esta terceira etapa objetivou estabelecer canal de diálogo com entes públicos e privados das Unidades da Federação não fronteiriços para identificar e articular oportunidades. Vislumbrou-se reforçar laços comerciais já consolidados, fortalecer iniciativas para a comercialização de bens e serviços e identificar possibilidades de trocas comerciais ainda não exploradas.

Ademais, temas transversais ganham relevância no projeto. Confere-se especial atenção aos aspectos socioambientais que perpassam as Rotas e, nesse sentido, Povos Indígenas, Povos e Comunidades Tradicionais, Mulheres, Cidades Intermediadoras e Turismo mostraram ser importantes marcadores para o fortalecimento da integração regional.

A construção do processo de interiorização denota certa sofisticação e avanço em relação aos trabalhos anteriores de integração regional sul-americana, pois permite abarcar outras tipologias conceituais, como a territorialização do desenho e a articulação entre políticas públicas e entes governamentais. Assim, a ação governamental se consolida com mais eficiência e eficácia.

A promoção da interiorização e da bioceanidade é vital, sobretudo no que diz respeito ao estímulo ao desenvolvimento científico-tecnológico e à agregação de valor local à produção. Dessa forma, a integração regional e a conexão eficiente do Atlântico com o Pacífico poderão ser o meio de gerar os resultados positivos esperados em termos de emprego, renda, inclusão e melhoria das condições sociais e políticas. Nesse contexto, as Rotas de Integração Sul-Americana poderão desempenhar função primordial no Brasil e na América do Sul, na construção de pilares democráticos sólidos, de desenvolvimento, com inclusão social, sustentabilidade ambiental, soberania e segurança.

A extensão das Rotas de Integração Sul-Americana rumo ao litoral atlântico brasileiro fortalece a perspectiva da bioceanidade. O presente Relatório consolida os resultados obtidos a partir de construção apoiada na consulta às Unidades da Federação que não fazem fronteira com os países vizinhos da América do Sul. Esse desafio envolve 16 Unidades da Federação – os 15 estados não fronteiriços e o Distrito Federal - situados nas regiões Norte (Tocantins), Centro-Oeste (Goiás e DF), bem como a totalidade das regiões Nordeste (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia) e Sudeste (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo).

2 Os dados e informações solicitados foram: i) cinco principais setores produtivos do estado; ii) dez produtos com maior potencial de comercialização, sobretudo para o mercado da América do Sul; iii) cinco possíveis oportunidades, a serem estimuladas pela intensificação do processo de Integração Sul-Americana; iv) cinco maiores gargalos de infraestrutura (energia, comunicações e transportes - todos os modais); v) dez Cidades Polo que sejam relevantes para a dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura; vi) estudos complementares sobre a dinâmica produtiva e comercial do estado, considerando os mercados sul-americanos e asiáticos; e vii) indicação de entidades estaduais relevantes.

Ferrovia Norte Sul

Maranhão (MA)

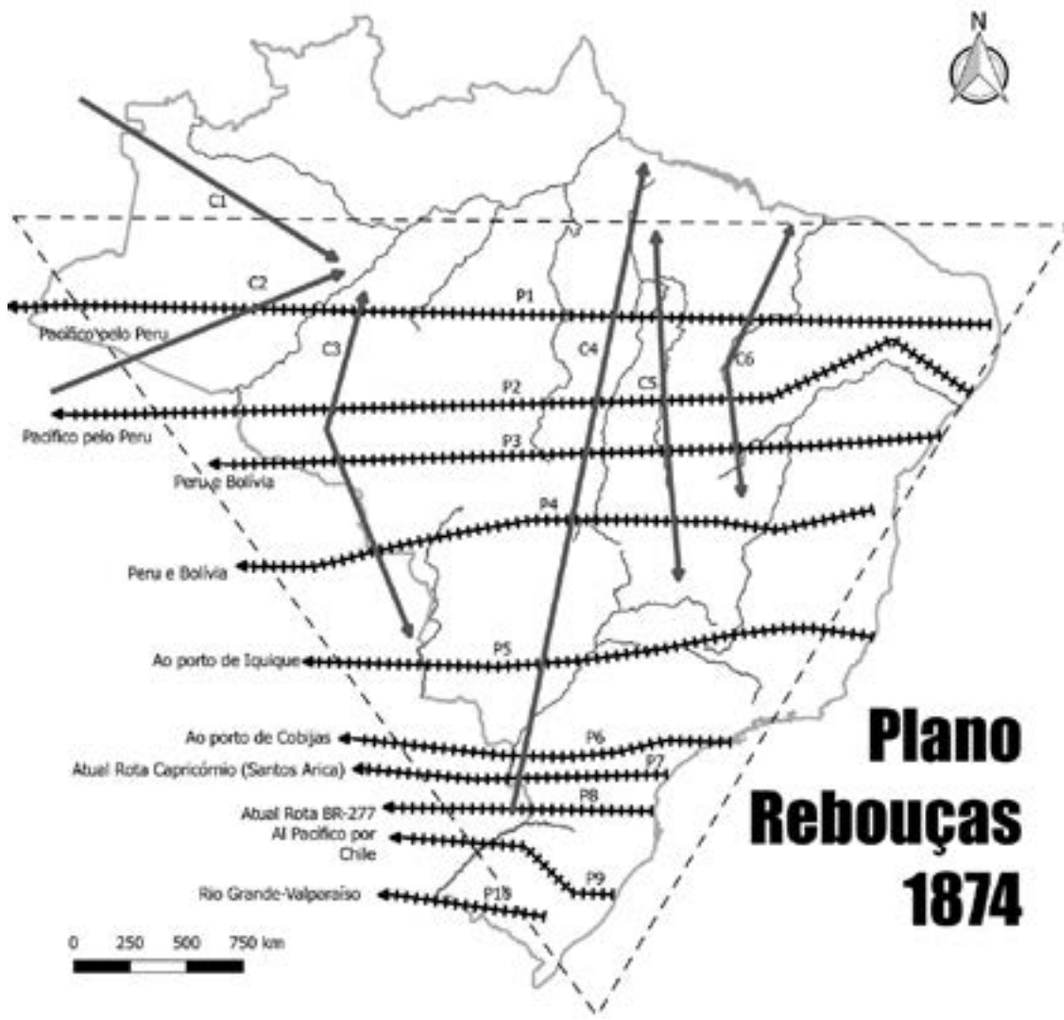
1

ANTECEDENTES DA INTERIORIZAÇÃO

As propostas de integração regional do Brasil, no que concerne à infraestrutura física, datam do século XIX. Por diversas vezes, aqueles esforços de interligar o território nacional buscaram alternativas de conexão também com os países vizinhos da América do Sul. Cabe mencionar o Plano Rebouças, de 1874, que, a partir do modal ferroviário, propunha linhas de integração no Brasil, bem como direções e saídas para os territórios dos países vizinhos. Esse Plano propunha alternativas tais como o trecho Rio Grande-Valparaíso via Rio Grande do Sul (que corresponde parcialmente à atual Rota 5 – Bioceânica do Sul) ou o trecho Santos-Arica (similar à atual Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio).

Ademais, o mapa também apresenta características de multimodalidade, ao evidenciar ferrovias nos traçados horizontais, rios que integram regiões do Brasil, a exemplo do Amazonas e Tocantins, e possibilidades de integração vertical, como mostra a seta que acompanha parte do atual traçado da BR-153. Destaca-se também as possibilidades de integração bioceânica pela Amazônia e pelo Centro-Oeste, algo que aparece na atual Rota Amazônica e Quadrante Rondon, respectivamente, no qual segundo o livro *História das Políticas Regionais no Brasil de 2020*, o engenheiro André Rebouças, idealizador do plano, afirmava que na Amazônia se "(...) produzirão no futuro os caminhos de ferro brasileiro interoceânicos" **(Figura 1)**.

FIGURA 1. PLANO REBOUÇAS 1874



Fonte: Portugal e Silva (2020). História das Políticas Regionais no Brasil.

Desde as primeiras décadas do século XX, foram executadas obras de integração de infraestrutura no espaço sul-americano que, embora esporádicas, tinham como marcos ferrovias que conectaram a Bolívia com a Argentina, o Chile e o Peru. Nos anos 1950, o Brasil estendeu a sua malha de estradas de ferro desde Santos-SP, passando por todo o atual território de Mato Grosso do Sul, chegando a Corumbá e percorrendo mais 600 quilômetros até Santa Cruz de la Sierra, no interior boliviano.

Um dos maiores projetos binacionais de infraestrutura na América do Sul completou pouco mais de meio século recentemente: assinado em 1973, o Tratado de Itaipu previa a cooperação entre Brasil e Paraguai para a construção de uma usina hidrelétrica. Em 1980, a criação da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi) permitiu maior pragmatismo nos projetos de integração e abriu espaço para a aproximação entre Brasil e Argentina e, em seguida, entre demais países da região. Essa integração contou com decisivo laço de confiança estabelecido pelos três presidentes civis que lideraram a redemocratização no Brasil (José Sarney), na Argentina (Raúl Alfonsín) e no Uruguai (Julio Maria Sanguinetti). O resultado prático dessas ações foi o Tratado de Assunção, de 1991, cujos termos estão no Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº18

da Aladi. Assim, originou-se o Mercado Comum do Sul (Mercosul). No mesmo contexto, Brasília e Buenos Aires iniciaram a cooperação em energia nuclear para fins pacíficos.

Nesse contexto, a integração regional por meio da infraestrutura física encontra destaque nas propostas dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs)[3], contidos nos Planos Plurianuais (PPAs) 1996-1999 e 2000-2003[4], que tinham como objetivo direcionar investimentos em infraestrutura a partir de importantes fluxos de escoamento da produção nacional **(Figura 2).**

FIGURA 2. EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (ENIDS) – 1996-2003

Fonte: PPA 2000-2003. | **Nota:** Figura reproduzida em baixa resolução e cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

3 A proposta dos ENIDs teve grande influência do estudo *"Infraestrutura para o Desenvolvimento Sustentado e Integração da América do Sul"* de Eliezer Batista, 1997, Rio de Janeiro: Ed. Expressão e Cultura.

4 Em agosto de 2003, o PR Lula apresentou o PPA 2004-2007: "Cada vez mais o destino das regiões depende de uma dimensão nacional e crescentemente relacionada à América do Sul e ao conjunto da dinâmica internacional. Isto muda o enfoque do planejamento e do desenvolvimento exclusivamente nacional e implica uma estratégia de fortalecimento e de integração das logísticas de infraestrutura na América do Sul, na construção progressiva de um destino comum para o continente. É uma alteração deliberada de perspectivas do desenvolvimento que se orienta para o Oeste, novamente, contrabalançando o excessivo adensamento econômico do litoral".

No início dos anos 2000, os ENIDs serviram de base para uma proposta de integração mais ampla envolvendo a América do Sul. Essa iniciativa, concebida pelo Brasil e consensuada pelos 12 países sul-americanos, foi intitulada Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). A proposta sustentava-se na premissa de ampliar o acesso às áreas de elevado potencial produtivo, cujos desafios estavam relacionados aos entraves na infraestrutura econômica. Buscava-se, assim, promover o aumento da produtividade e da competitividade na região, com o objetivo de fomentar um crescimento econômico equilibrado e ambientalmente responsável.

Apesar de ser apresentado como um projeto dos governos sul-americanos, a IIRSA foi formulada inicialmente pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela então Corporação Andina de Fomento, hoje Banco de Desenvolvimento da América Latina e do Caribe (CAF), organizações que continuaram como parte da coordenação técnica dos projetos junto com o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata). As três instituições - BID, CAF e Fonplata - eram também financiadoras potenciais dos projetos. No entanto, apesar de visar a integração, a gestão era desintegrada politicamente. O peso político dos bancos multilaterais para a IIRSA era maior do que o dos países da região[5].

Por um lado, um dos principais legados da IIRSA para a agenda de integração contemporânea foi a formulação de uma carteira de projetos e propostas de corredores bioceânicos interligando o Atlântico e o Pacífico. Por outro lado, as limitações mais evidentes da iniciativa foram a carência de iniciativas multimodais, com predomínio do transporte rodoviário, a baixa intensidade de projetos multinacionais e a dispersão de esforços em propostas com pouca consequência para a integração regional, prevalecendo ações exclusivamente nacionais.

A IIRSA modelou traçados que buscavam a integração logística por meio de alternativas de transporte multimodal entre os países, considerando 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) por todo o continente sul-americano. Essa metodologia, posteriormente, foi adotada pelo Conselho de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan) da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), que funcionou como Secretaria Técnica e como Comitê de Direção Executiva da IIRSA a partir de 2009 **(Figura 3).**

5 *"Relatório Rotas de Integração Sul-Americana 2023"*, Ministério do Planejamento e Orçamento.

FIGURA 3. EIXOS IIRSA/COSIPLAN

Fonte: Relatório IIRSA/COSIPLAN

A criação da Unasul, em 2008, havia sido o resultado de esforços em prol da concertação entre os Estados da América do Sul e os distintos acordos de integração existentes na região (em especial, Mercosul e Comunidade Andina) para viabilizar uma governança compartilhada sobre os problemas regionais. Com a Unasul, abriu-se espaço para diversas iniciativas regionais de cooperação em políticas públicas, como o Conselho de Saúde Sul-Americano (CSS), o Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS) e o próprio Cosiplan.

Por meio dessas iniciativas, os países da região assumiram o controle político sobre a agenda de integração da infraestrutura[6]. Depois de 2010, os objetivos do Cosiplan se concentraram em colocar sob maior influência política dos Estados nacionais a condução do processo de integração regional de infraestrutura, desde a seleção, o financiamento e a execução dos projetos, até a busca por consenso e a ampliação dos atores[7]. De fato, os governos nacionais destinaram US$ 27 bilhões aos projetos da carteira IIRSA e os investidores privados, US$ 11 bilhões; BID, CAF e Fonplata, juntos, destinaram cerca de US$ 2,4 bilhões[8]. Os números são reveladores.

Além disso, os desenhos apresentados pela IIRSA e pelo Cosiplan não incorporavam grandes faixas territoriais do Brasil, a exemplo da região Nordeste, abrangendo, sobretudo, os estados de fronteira. Destarte, as discussões da IIRSA/Cosiplan identificaram a necessidade de considerar estes importantes polos, para que se incorporassem as partes faltantes aos eixos. O resultado foi a integração dos estados da região Nordeste, Goiás, Tocantins e Distrito Federal ao chamado Eixo Amazônico, por meio da inclusão de projetos de infraestrutura multimodal considerados prioritários.

A **Figura 4**, apresentada há mais de uma década, já trazia elementos como a Ferrovia Transnordestina, ligando os portos de Pecém-CE e de Suape-PE, via Salgueiro-PE, conectada à Ferrovia Norte Sul (FNS), via Eliseu Martins-PI; a Ferrovia da Integração Oeste Leste (Fiol) interligada à Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, desde Ilhéus-BA até Cruzeiro do Sul-AC, passando por Mara Rosa-GO, Lucas do Rio Verde-MT, Vilhena-RO e Porto Velho-RO; relacionando essas linhas férreas com diversas hidrovias e com os traçados da BR-153, da BR-163 e da BR-242, entre outros projetos, como forma de vinculá-los aos Eixos da IIRSA/Cosiplan.

6 *"América do Sul: integração e infraestrutura"*, de Darc Costa, 2011, Rio de Janeiro, Ed: Capax Dei.

7 *"Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança"*, de Raphael Padula, 2014, IPEA.

8 *"Informe de Actividades 2017"*, Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (Cosiplan): <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_de_actividades_2017.pdf>

FIGURA 4. EIXO AMAZONAS AMPLIADO COM A INFRAESTRUTURA PROJETADA.

Fonte: Ejes de Integración: Elementos para el desarrollo sostenible del territorio - Eje del Amazonas ampliado. Abril 2013 - Jaime Valdés Castro Matias Parimbelli.

Apesar dos imensos avanços, o tema da integração regional conduzido no âmbito da IIRSA/Cosiplan mostrou arrefecimento institucional após 2015. Ainda que tenha identificado e selecionado uma carteira de projetos, o arcabouço não foi capaz de garantir a execução da maior parte das obras propostas. O volume de recursos disponibilizado foi insuficiente, assim como a prioridade dada pelos governos da região às obras, às ações e aos projetos. O financiamento das iniciativas de integração da infraestrutura física e digital continua sendo um grande desafio para os países sul-americanos. É crucial alcançar a escala de recursos necessária, recorrendo às instituições multilaterais e financiamentos privados, mas sem que os Estados sul-americanos percam a capacidade política de definir a sua agenda de integração e o seu projeto de desenvolvimento.

Ainda que as iniciativas de integração de infraestrutura tenham perdido ímpeto durante a última década, o Boletim da Cepal sobre Facilitação, Comércio e Logística[9] reapresentou, em 2022, a necessidade de retomar o debate sobre uma rede de corredores bioceânicos multimodais por toda a América do Sul **(Figura 5).** A hipótese central do trabalho era que duas grandes transformações dos últimos 25 anos reabriram a possibilidade de consolidar diversos caminhos complementares entre os oceanos Atlântico e o Pacífico: a ascensão chinesa e o deslocamento da produção agrícola brasileira para o Oeste.

9 A publicação de Barros, Severo e Carneiro aborda a *"Red interoceánica en América del Sur: Corredores Bioceánicos y el rol de los Estados articuladores"*, Santiago: CEPAL, 2022. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/8535985b-7619-4097-b0d6-7df579eb89dd/content>

FIGURA 5. REDE DE CORREDORES BIOCEÂNICOS DA AMÉRICA DO SUL

Fonte: Barros, Severo e Carneiro (2022)

Em 2023, o tema voltou à pauta institucional, consoante aos objetivos do atual Governo Federal de revitalizar as relações do Brasil com seus vizinhos fronteiriços e reavivar o tema da integração Sul-Americana[10]. Com o objetivo de empreender ações voltadas à melhoria da integração da infraestrutura física e digital entre os países da América do Sul, o governo brasileiro lançou o projeto Rotas da Integração Sul-americana como uma proposta contínua aos trabalhos da IIRSA/Cosiplan, atualizados a novos contextos produtivos e logísticos regionais **(Figura 6).** Os percursos

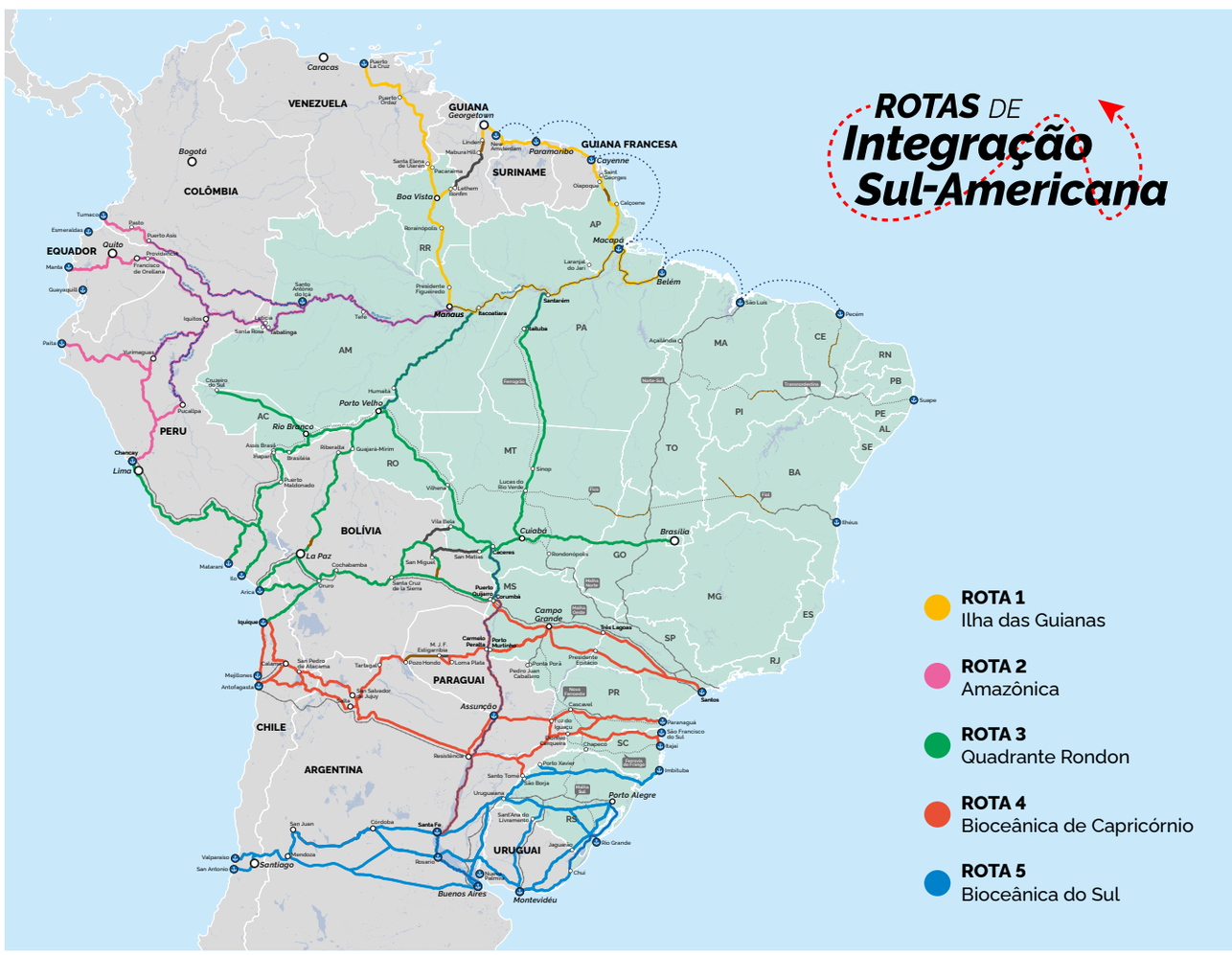
10 Diversas referências ao contexto do Consenso podem ser encontradas no livro "*Uma nova agenda de Infraestrutura para a América Latina*", publicado pelo IPEA em 2024.

considerados, resultantes de diálogo permanente com os estados de fronteira e com os países vizinhos, foram abordados nos dois primeiros relatórios sobre as Rotas.

Cada um dos traçados representa caminhos para a integração do subcontinente sul-americano. Em face dos argumentos apresentados, e do avançar do projeto, identifica-se a necessidade de incorporar as Unidades da Federação não fronteiriças. Especialmente no segundo Relatório das Rotas[11] ficou registrada a pertinência de englobar regiões não fronteiriças do Brasil na perspectiva de integração sul-americana, transcendendo a análise inicial dos 11 estados de fronteira.

O Brasil já conta com uma imensa e densa rede de rodovias que conectam o Nordeste com o Sudeste, o Norte e o Centro-Oeste. A região Nordeste também possui milhares de quilômetros de vias fluviais navegáveis. Além disso, há importantes projetos ferroviários nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Ao partir de análises e contribuições prévias, este trabalho busca ofertar ferramentas para um planejamento que conecte a malha de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, desde o litoral brasileiro até as Rotas de Integração Sul-Americana, potencializando os vínculos com os países vizinhos.

FIGURA 6 . ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA



Elaboração: MPO/SEAI/ASCOM

11 *"Relatório Rotas de Integração Sul-Americana 2024"*, Ministério do Planejamento e Orçamento. https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf

Porto de Suape
Pernambuco (PE)

2

PANORAMA GERAL DO TERRITÓRIO NÃO-FRONTEIRIÇO

O projeto Rotas de Integração Sul-Americana, apesar de focar inicialmente na infraestrutura física e digital, pode abarcar outras tipologias conceituais. Nesse sentido, a construção da política suscita o envolvimento do espaço territorial brasileiro para além dos Estados de fronteira. O reordenamento interno significativo de populações, as atividades econômicas e as intervenções ambientais devem ser considerados a partir da totalidade do território nacional, assim como os dados demográficos e socioeconômicos relativos ao espaço territorial, às cadeias produtivas consolidadas e em implementação no território, à dinâmica de comercialização de bens e serviços.

Esse espaço abriga todo o Nordeste e Sudeste do país, além de Goiás e Distrito Federal, no Centro-Oeste e Tocantins, no Norte. Engloba a área do país historicamente considerada de maior dinamismo e desenvolvimento econômico, notadamente representada pelo Estado de São Paulo, cuja significância produtiva, econômica e comercial é importante não só para o Brasil, mas para toda região sul-americana. Na mesma direção encontra-se Minas Gerais, a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e o Triângulo Mineiro, com um importante e significativo entroncamento de rodovias, cujos traçados situam o estado e suas adjacências - Brasília, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Mato Grosso do Sul - em um espaço territorial essencial para a conexão bioceânica promovida pelo projeto Rotas, especialmente no que se refere às Rotas 3 – Quadrante Rondon e 4 - Bioceânica de Capricórnio. Por outro lado, igualmente relevante é a área territorial denominada pelo acrônimo Matopiba, que compreende os estados do Maranhão (MA), Tocantins (TO), Piauí (PI) e Bahia (BA) e se caracteriza por ser uma região estratégica para o agronegócio brasileiro, com produção significativa de grãos, como soja e milho, e de algodão, entre outras culturas. Além disso,

envolve áreas do bioma Cerrado, que possui grande biodiversidade e, atualmente, apresenta crescente desmatamento, o que implica em atenção especial quanto aos impactos ambientais (**Figura 7**).

FIGURA 7. ÁREA TERRITORIAL DA INTERIORIZAÇÃO DO PROJETO ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Elaboração: MPO/SEAI

Como ilustra a **Figura 7**, o espaço territorial brasileiro objeto da interiorização do projeto Rotas abarca cerca de 3,1 milhões de km² voltados para o oceano Atlântico ou situados na área central do país. Representa 36,5% do território nacional, que possui cerca de 8,5 milhões km² de área, e supera a extensão territorial de todos os países sul-americanos, quando considerados individualmente (Anexo I). No que se refere à população estimada, essas 16 Unidades Federativas não fronteiriças abrigavam cerca de 150,9 milhões de pessoas, segundo dados do Censo 2022 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que equivale a 74,3% da população total brasileira.

A maior parcela desse contingente populacional habita as regiões Sudeste (84,8 milhões de pessoas) e Nordeste (54,6 milhões). Em relação às localidades, são 3.846 municípios situados nos 15 entes subnacionais e 33 regiões administrativas pertencentes ao Distrito Federal. O seu Produto Interno Bruto (PIB) equivale a R$ 6,6 trilhões, em valores de 2021, representando 72,8% de toda a economia nacional. Somente o estado de São Paulo registrou R$ 2,7 trilhões; perfazendo 41% desse total, refletindo a pujança da sua economia.

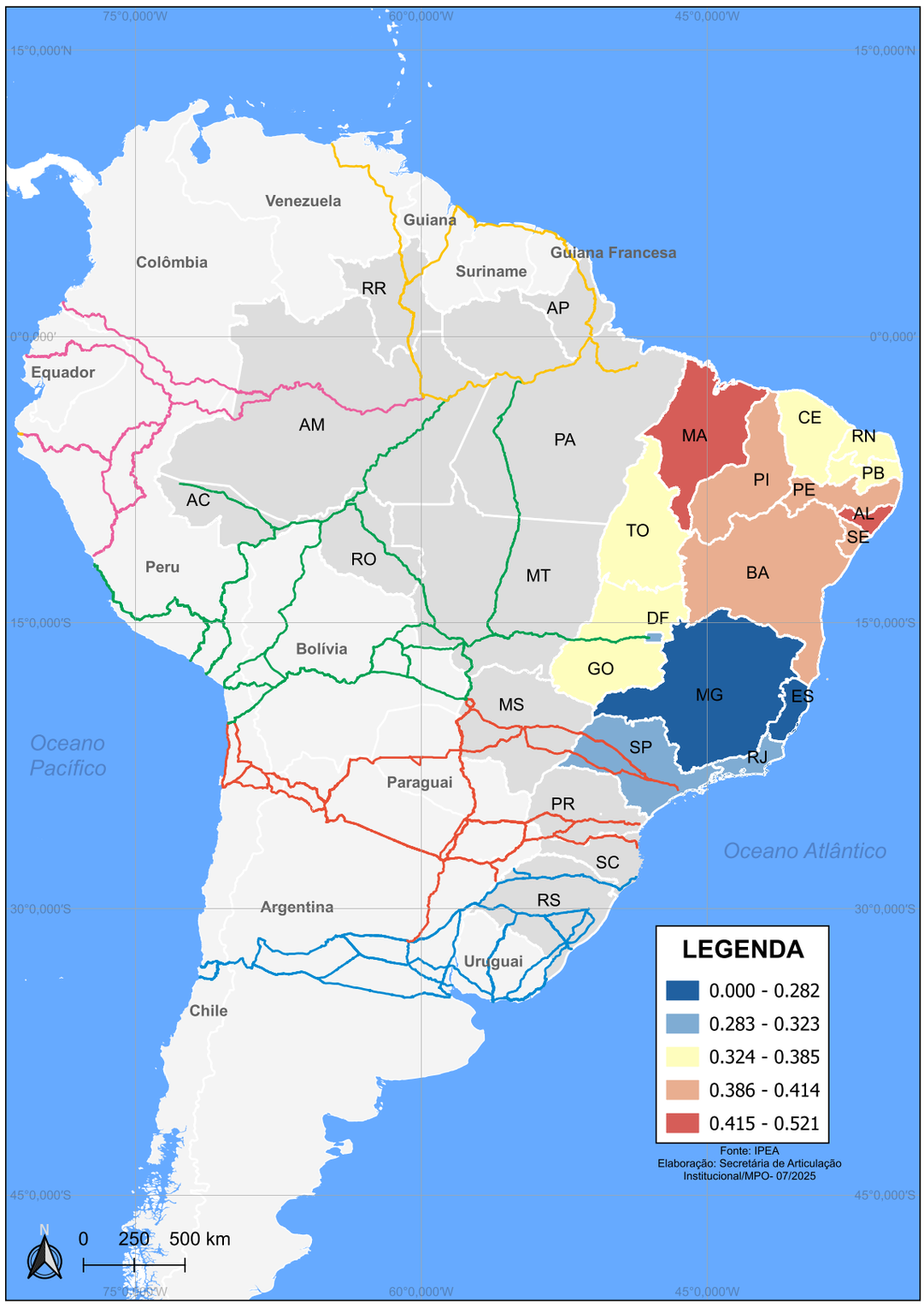
Entretanto, o espaço territorial em análise corresponde a um mosaico de desigualdades sociais e regionais, por contemplar os municípios de maior e menor desenvolvimento relativo do Brasil. Dito cenário se observa na figura 8 (abaixo), que apresenta um recorte do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com indicadores de renda, educação e saúde.

FIGURA 8. INDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL (IDH) DA ÁREA INTEGRADA

Fonte: PNUD, 2021 | **Elaboração:** MPO/SEAI

Por outro lado, de modo ampliado e multidimensional, o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS), que incorpora a dimensão de infraestrutura urbana, capital humano e renda, e trabalho, reforça as desigualdades existentes (**Figura 9**).

FIGURA 9. ÍNDICE DE VULNERABILIDADE SOCIAL (IVS) DA ÁREA INTEGRADA



Fonte: https://ivs.ipea.gov.br/#/consulta-mapa | **Elaboração:** MPO/SEAI

No que se refere aos quantitativos relacionados à infraestrutura física de transportes, o território considerado envolve extensa quantidade de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Essas estruturas retratam, inclusive, o dinamismo produtivo e comercial dessas Unidades da Federação não fronteiriças.

O baixo percentual do comércio intrarregional na América do Sul indica que há amplo espaço para o crescimento e fortalecimento do comércio do Brasil com os países sul-americanos. O fluxo de mercadorias brasileiras que transitam pelo Oceano Atlântico, com destino aos mercados da Europa, da Ásia e da Oceania, bem como a possibilidade de que não só os vizinhos mediterrâneos (Bolívia e Paraguai) mas, também, os banhados pelo Pacífico (Chile, Equador e Peru) utilizem portos atlânticos brasileiros, justificam a ampliação e modernização da logística brasileira existente e ofertada.

Por outro lado, ajustes nas estruturas alfandegárias e de segurança de fronteira, entre outros aspectos relacionados à integração regional, são igualmente necessários e fundamentais para que os resultados obtidos com essa possível nova conformação bioceânica possam ser mais convenientes que inapropriados.

Adicionalmente, é importante mencionar a possibilidade de se estabelecer propostas de complementariedade entre cadeias produtivas, para atendimento de demandas voltadas para determinados destinos. Neste caso em particular, faz-se necessário empreender esforço adicional na compreensão do território objeto da perspectiva de interiorização - bioceanidade do projeto das Rotas de Integração Sul-Americana.

O comércio das 16 Unidades da Federação não fronteiriças com as economias vizinhas é intenso. Somente em 2024, somados, venderam US$ 24,3 bilhões e compraram US$ 16 bilhões da região. O modal rodoviário representou US$ 10,9 bilhões (45% do total) no caso das exportações e US$ 4,4 bilhões (28%) no caso das importações. Os principais sócios regionais foram Argentina, Paraguai, Chile e Uruguai **(**Anexo II**)**.

Destaca-se que as Unidades da Federação que não possuem fronteira internacional mantêm relações comerciais mais intensas com a América do Sul do que os próprios 11 Estados de fronteira. Cerca de 66% das exportações e 52% das importações brasileiras do continente são oriundas de entes não fronteiriços. Esta realidade reforça o argumento da necessidade de que o projeto Rotas considere o Brasil como um todo. Como visto, os estados brasileiros que mais comercializam com a região não estão na fronteira. Além disso, o montante de exportações e importações rodoviárias realizadas por esses entes supera o acumulado pelos 11 estados fronteiriços.

Hoje, 52% dos US$ 37 bilhões exportados pelo Brasil para os países sul-americanos já são escoados por vias rodoviárias. No caso das Unidades da Federação não fronteiriças, a média é igualmente elevada, de 45%. Para os estados de São Paulo, Goiás, Tocantins e Minas Gerais, o percentual das vendas destinadas aos vizinhos por meio de transporte terrestre está em torno de 54%. Chama atenção que, das vendas de Sergipe para a América do Sul, 40% ocorrem por rodovias; da Paraíba, 30%; do Ceará, 27%; do Rio Grande do Norte e do Rio de Janeiro, 20%.

No caso dos US$ 30,7 bilhões importados pelo Brasil dos vizinhos, 38% são adquiridos por rodovias. Para as Unidades da Federação não fronteiriças, de maneira geral mais distantes geograficamente, 28% das compras oriundas da América do Sul ocorreram por meio de caminhões. As estradas foram usadas em 59% das importações regionais de São Paulo; do Distrito Federal, 52%; de Goiás, 42%; e de Minas Gerais, 35%.

As aduanas mais usadas para o comércio brasileiro com as economias vizinhas foram as de São Borja-RS (29% do total rodoviário), Uruguaiana-RS (27%), Foz do Iguaçu-PR (19%), Chuí (7%) e Corumbá (6%). As cidades de Jaguarão-RS, Dionísio Cerqueira-SC, Santana do Livramento-RS, Pacaraima-RR, Ponta Porã-MS e Porto Mauá-RS, juntas, somam 10% do total rodoviário. E, por fim, Assis Brasil-AC, Porto Xavier-RS, Mundo Novo-MS, Guaíra-PR, Bonfim-RR, Bagé-RS, Santa Helena-PR, Epitaciolândia-AC, Guajará-Mirim-RO, Quaraí-RS, Oiapoque-AP, Itaqui-RS, Tabatinga-AM, Cáceres-MT e Porto Murtinho-MS, juntas, somam 2%.

Os dados desagregados evidenciam a proeminência do Estado de São Paulo como vendedor e comprador da América do Sul, claramente puxando para cima os dados referentes às 16 Unidades da Federação não fronteiriças. Esse único estado representa, sozinho, 62% das exportações de todas as UFs consideradas na interiorização para as economias sul-americanas. Rio de Janeiro e Minas Gerais, juntos, chegam a 25%. Ou seja, os três estados somam 87% do total das vendas.

No caso das importações originadas na América do Sul, São Paulo concentra 29% do total. Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, juntos, superam os 55%. Assim, os quatro estados da região Sudeste somam 84% do total comprado da região pelas UFs consideradas.

Ainda que a escala das economias do Sudeste seja muito superior, cabe ressaltar o intenso e volumoso comércio mantido pelos nove estados da região Nordeste do Brasil com os vizinhos sul-americanos. Em 2024, Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe exportaram US$ 2 bilhões e importaram US$ 2,4 bilhões da região. Enquanto as vendas brasileiras são compostas principalmente por automóveis, manteiga, alumina, cacau, calçados, óleo diesel e pneumáticos, as compras são, sobretudo, de trigo, malte, hulhas, coques, óleos brutos de petróleo e automóveis.

Igualmente, ressalta-se o fato de 25% das exportações nordestinas para os países da América do Sul saírem do Brasil por via rodoviária, totalizando US$ 500 milhões em 2024, com destaque para Bahia, Pernambuco e Ceará. No caso dessas vendas nordestinas transportadas por via terrestre, sobressaem bens como cacau, calçados, pneumáticos, algodão e frutas, como uvas, mangas, bananas, melões e abacates.

Em complemento, as exportações de Goiás e Tocantins para a América do Sul, em 2024, totalizaram US$ 310 milhões, sendo mais da metade por via rodoviária. As vendas terrestres foram compostas, essencialmente, por máquinas e aparelhos de uso agrícola e carnes desossadas de bovinos destinadas a todos os países da região, com exceção de Colômbia e Suriname. Por outro lado, mais de 42% das importações goianas oriundas dos mercados sul-americanos foram transportados por caminhões, com destaque para motores a diesel da Argentina, por São Borja-RS, e as compras recorde de fertilizantes da Bolívia, por Corumbá-MS.

Como se observa, na atual configuração da logística de transportes, os resultados do comércio exterior da grande maioria das Unidades da Federação revelam que o modal rodoviário tem sido o preferencial para cargas de maior valor agregado ou para produtos perecíveis. Os dados reforçam as considerações realizadas pela Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas (ABTC)[12] e pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI)[13], que apontam a conveniência de mover produtos por terra, porta-a-porta, quanto mais nobre for a mercadoria, sempre dependendo da quilometragem do trecho e do preço por tonelada.

12 <https://www.abtc.org.br>

13 <https://www.abti.org.br>

Rio Tietê
São Paulo (SP)

3

DESCRIÇÃO DAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO NÃO FRONTEIRIÇAS

A Interiorização das Rotas de Integração Sul-Americana levou em conta as diferentes características e vocações das 16 Unidades da Federação, cuja infraestrutura tem estado majoritariamente apontada para o leste e para o Oceano Atlântico. As possibilidades de escoamento ou aquisição de mercadorias advindas das economias da América do Sul, mais ainda se fossem oriundas de países banhados pelo oceano Pacífico, eram pouco exploradas nos programas.

No caso dos 11 Estados fronteiriços, o Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) adotou uma metodologia de caráter inclusivo e articulador para a construção da política das Rotas de Integração Sul-Americana, interagindo com o setor privado, órgãos públicos, consórcios estaduais, instituições financeiras regionais e governos subnacionais. Agora, repete-se a experiência com as 16 Unidades da Federação não fronteiriças para construção compartilhada e colaborativa, por meio de diálogo franco e trabalho conjunto.

A análise se baseou na incorporação de cada unidade na visão macroescalar do território sul-americano, por meio da recepção e tratamento das informações de cada Estado e o cruzamento com bases de dados existentes. Os gargalos foram levantados e cruzados com a malha multimodal existente, elencando aqueles que se conectam com as Rotas e que foram listados por mais de um Estado.

Os setores produtivos, potencialidades e oportunidades de cada Unidade da Federação foram cruzados com dados de exportação estaduais e

municipais (Cidades Polo), contidos no acervo de 2024 do Comex Stat[14], sistema do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) sobre o comércio exterior do Brasil. Igualmente foram consideradas a localização geográfica das Zonas de Processamento para Exportação (ZPE), política do MDIC, e as Cidades Intermediadoras, política do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR).

Ademais, foram tabuladas as principais demandas das 16 Unidades da Federação não-fronteiriças relacionadas à infraestrutura, telecomunicações e energia para, oportunamente, serem comparadas ao escopo de iniciativas do Novo PAC. Esse trabalho implicará exercício conjunto entre os diversos atores envolvidos no processo, sejam federais, estaduais ou municipais.

A análise estadual foi estruturada em:

14 <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

3.1 REGIÃO SUDESTE

3.1.1 Espírito Santo

Elaboração: SEAI/MPO

Entre 2021 e 2023, o Espírito Santo acumulou mais de US$ 3,1 bilhões em exportações para a América do Sul, a maioria por via marítima (85%). Em 2024, foram vendidos US$ 713 milhões para as economias vizinhas, compostos, essencialmente, por minério de ferro destinados à Argentina. Por outro lado, atenta-se para o fato de que cerca de US$ 92 milhões, equivalente a 13% dos bens comercializados, saíram do território brasileiro por via rodoviária, pelas cidades de Uruguaiana-RS, Chuí-RS, Foz do Iguaçu-PR e Corumbá-MS. A metade dessas vendas que transitaram pelo interior do continente foram de café não torrado, enviados para Argentina, Uruguai e Chile.

O Espírito Santo conta com três estradas principais. A BR-262, que inicia em Vitória-ES e termina na fronteira com a Bolívia, em Corumbá-MS, depois de atravessar os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. Como um corredor leste-oeste, representa uma importante opção de escoamento da produção brasileira pelos Portos de Vitória e de Vila Velha (Complexo de Tubarão e Praia Mole). Essa rodovia ainda conta somente com pista simples e precisaria de duplicações ou pistas duplas em diversos trechos. Por sua vez, a BR-101, que começa em Touros-RN e segue por 4.650 km até São José do Norte-RS, representa um corredor norte-sul. Por fim, a BR-259 liga João Neiva-ES, na BR-101, próximo a Aracruz-ES, com Felixlândia-MG, passando pelas cidades de Colatina-ES e Governador Valadares-MG. Essa estrada cumpre função primordial ao conectar o interior de Minas Gerais com os portos de Aracruz (Barra do Riacho e Imetame) e a futura ZPE de Aracruz.

Em destaque tem-se a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que escoa o minério de ferro extraído pela Vale na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) no Porto de Tubarão e que se conecta com a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) no trecho da Estrada de Ferro Vitória-Rio (EF-118), em fase de renovação da concessão e construção de novos segmentos.

O Aeroporto de Vitória é um dos mais modernos aeroportos do país e o segundo mais bem avaliado pelos passageiros em 2023 e 2024. Com capacidade anual para 8,4 milhões de passageiros, movimenta diariamente uma média de 7 mil pessoas em cerca de 50 voos. Em 2024, movimentou 23,7 mil toneladas de carga no terminal, o valor mais alto de sua série histórica.

O Espírito Santo se destaca pelo perfil portuário. Além dos dois terminais elencados em Vitória, há o Porto de Ubu, administrado pela Samarco Mineração, em Anchieta-ES, na parte sul do estado; o Porto de Barra do Riacho (Portocel), articulado à ZPE de Aracruz, em implantação pelo Governo Federal; e o Porto da Imetame, grande estrutura que será inaugurada em 2026. O governo do estado ressalta a necessidade de interligação multimodal, que atenda às demandas de escoamento pelos portos. O terminal portuário de Vitória é responsável por escoar 65% das exportações do Espírito Santo e, também, por 20% das exportações de Minas Gerais. Em termos absolutos, saem mais produtos mineiros do que capixabas pela referida Unidade da Receita Federal.

Ressalta-se a implantação da ZPE de Aracruz-ES, em articulação com os portos locais e com São Mateus-ES, município mais ao norte do estado. Esta se trata de uma cidade intermediadora, componente da Rota da Biodiversidade, conforme tipologia do MIDR. As cadeias produtivas de maior destaque na economia capixaba estão vinculadas, principalmente, aos setores relacionados às indústrias extrativas, de transformação e do agronegócio.

As principais Cidades Polo consideradas pelo estado[15] foram: **i. Região Metropolitana de Vitória** (Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana e Fundão); **ii. Capital Regional** (Cachoeiro de Itapemirim); **iii. Centros Sub-regionais** (Colatina, Linhares e São Mateus); **iv. Polo microrregional do Rio Doce** (Aracruz); **v. Centros sub-regionais** (Nova Venécia, Barra de São Francisco); **vi. Caparaó** (Guaçuí, Iúna); e **vii. Polo Sul do estado** (Bom Jesus do Norte e Bom Jesus do Itabapoana).

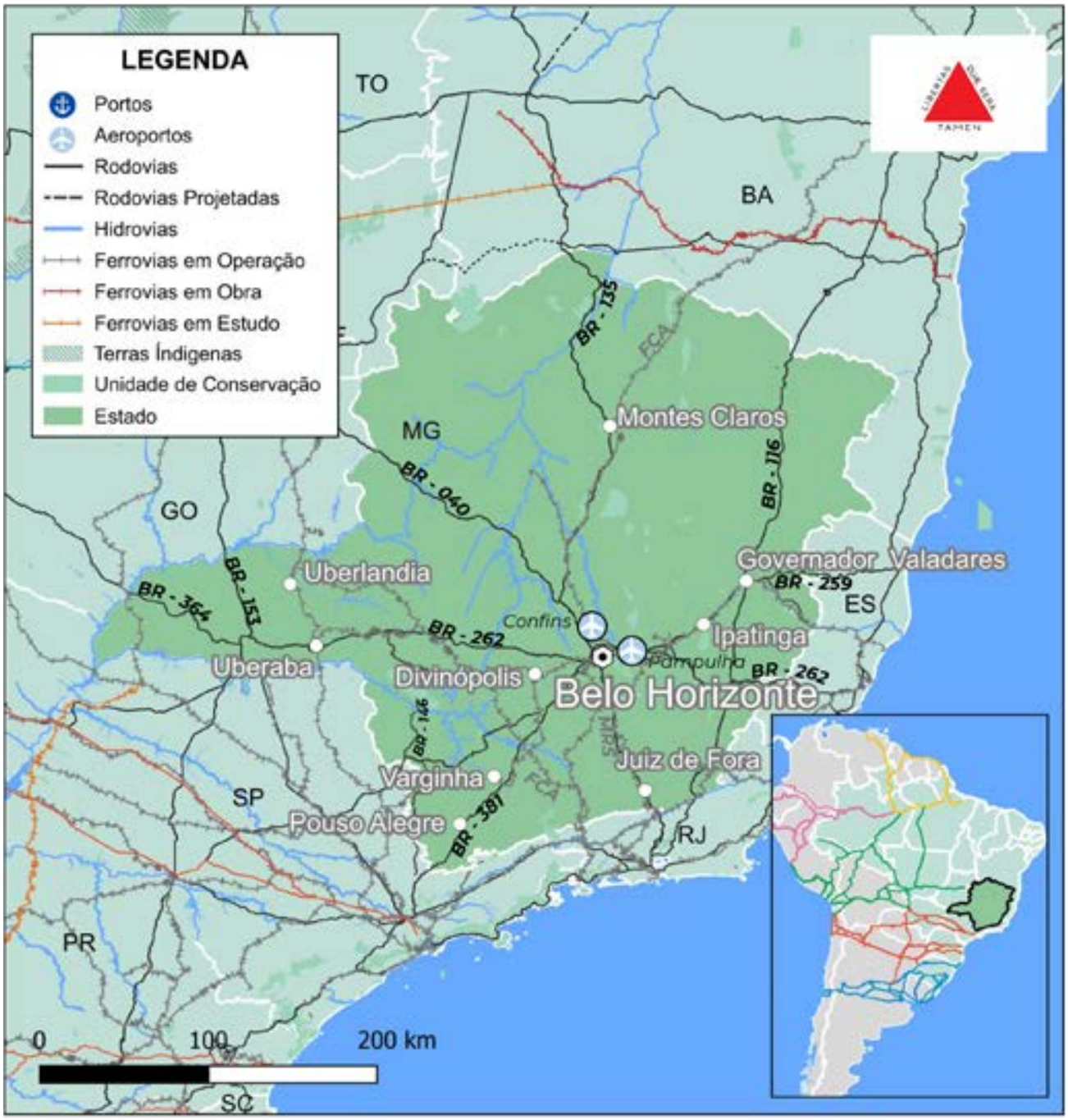
PONTOS A DESTACAR | ESPÍRITO SANTO

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Instalar a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do **Porto de Imetame**, eixo logístico-industrial para exportação de produtos da indústria da transformação, como derivados do petróleo, rochas ornamentais e alimentos processados, para os países da América do Sul.
2. A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), em 2022, foi a primeira da história do setor portuário. A vencedora do leilão investirá na ampliação dos **Portos de Vitória e de Barra do Riacho**. O governo estadual projeta um posicionamento como *hub* logístico estratégico para o escoamento de produtos brasileiros e sul-americanos.
3. Consolidar o Espírito Santo como ***hub* de energia renovável**, fortalecendo o papel do estado como polo de geração e exportação de energia eólica *offshore* e solar e ampliando o mercado para energia limpa, com atração de investimentos e tecnologias de países como Chile e Uruguai.
4. **Intensificar o comércio capixaba** com os países vizinhos, mediante o aumento das exportações de bens já consolidados, como café, cacau, pimenta-do-reino, rochas ornamentais e derivados de petróleo e gás; bem como as importações por via rodoviária, de preparações alimentícias do Uruguai, pelo Chuí-RS, e vinhos do Chile e da Argentina, por Uruguaiana.
5. Ampliar as **importações de insumos** agrícolas e industriais provenientes dos países da América do Sul. A economia capixaba já adquire hulhas, coque e ureia da Colômbia, do Peru e da Venezuela, por via marítima.
6. Fortalecer os **investimentos em turismo** histórico, cultural e de natureza no estado, tendo como base o Aeroporto de Vitória-ES.

15 Conforme estudo Regiões de Influência das Cidades (REGIC), do IBGE (2018). <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>

3.1.2 Minas Gerais



Elaboração: SEAI/MPO

Minas Gerais exportou US$ 2,8 bilhões para países sul-americanos em 2024. A pauta de produtos vendidos concentrou-se no setor automotivo, em bens como motores a explosão, carrocerias para veículos, velas de ignição, amortecedores e caixas de marchas. Do montante exportado pelo estado para a América do Sul, 52% saíram do território brasileiro por via rodoviária, principalmente com destino à Argentina. As principais aduanas usadas para o transporte rodoviário de produtos mineiros foram São Borja-RS, Uruguaiana-RS, Foz do Iguaçu-PR e Chuí-RS. Chama atenção que a principal aduana utilizada por Minas Gerais para o comércio com a América do Sul seja São Borja-RS e não os portos de Santos-SP ou Vitória-ES.

A figura acima mostra dois pontos do território de Minas Gerais que são estratégicos para a Integração Sul-Americana: o Triângulo Mineiro e a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). No eixo rodoviário, o Triângulo Mineiro é o ponto nodal da BR-153, por ser o entroncamento com a BR-364, que se conecta com a Rota 3 - Quadrante Rondon e com a BR-262, que segue para os portos do Espírito Santo. A RMBH é o entroncamento da BR-262 e da BR-040, que segue para Brasília e para o Rio de Janeiro, e da BR-381 (Rodovia Fernão Dias), que conecta a região com São Paulo e com o Porto de Santos. A BR-135, importante rodovia que atravessa o país até o Maranhão, termina próximo de Belo Horizonte. Além disso, a BR-116 cruza o estado de norte a sul.

Minas Gerais possui cerca de 2.500 Km de estradas de ferro. A Ferrovia Centro Atlântica (FCA), com mais de 900 Km de extensão, se conecta com a FNS em Goiás e tem entroncamentos relevantes no Triângulo Mineiro e na RMBH. Os trechos compõem a malha ferroviária desde a gestão da antiga Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e necessitam de novos investimentos para sua total reativação. Na RMBH, o trecho da FCA se direciona ao Nordeste e aos portos da Bahia, proporcionando alternativas para o escoamento logístico pelo Espírito Santo, tradicional via de embarque das exportações produzidas em Minas Gerais.

O Aeroporto Internacional de Belo Horizonte – Confins, cujo terminal é o sexto mais movimentado do Brasil, se sobressai. Em relação à conectividade internacional, Confins oferece voos diretos para destinos na América do Sul, como Buenos Aires (Argentina) durante a alta temporada. Em relação à carga aérea, o terminal operou mais de 40 mil toneladas, um recorde histórico de movimentação. Já o Aeroporto da Pampulha, no centro de Belo Horizonte, conecta diversas cidades do estado e do país, atendendo um público de viagens aéreas domésticas e regionais.

A economia mineira possui ampla diversificação, desde as atividades de extração de minério de ferro até a produção de automóveis. A Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA), próxima ao Rio de Janeiro e ao Espírito Santo, assim como Juiz de Fora-MG e Divinópolis-MG, na área de influência da BR-381 e da BR-262, exportam produtos industrializados à base de ferro e aço para a América do Sul. Há diversas oportunidades para expandir o intercâmbio de bens com os países do continente, a exemplo de charutos, assentos para veículos e inseticidas.

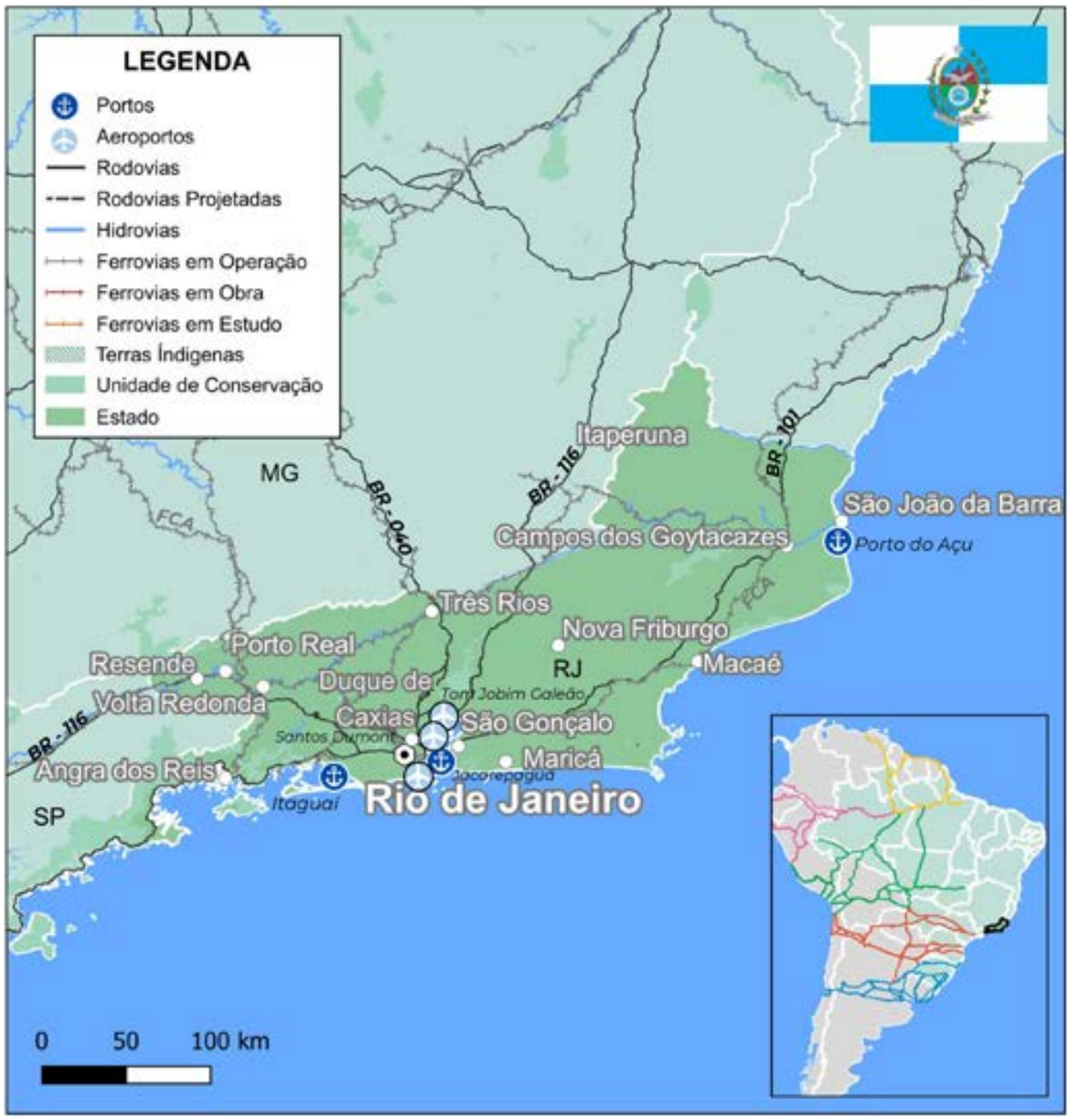
As principais Cidades Polo, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são: **i. Pouso Alegre** - setor automotivo; **ii. Governador Valadares** – serviços, comércio e exploração de pedras preciosas; **iii. Ipatinga** - base industrial consolidada, com destaque para a siderurgia (sobretudo Usiminas), motor da região do Vale do Aço; **iv. Uberlândia** - biotecnologia ; **v. Juiz de Fora** – setor automotivo; **vi. Uberaba** – biotecnologia; **vii. Varginha** – indústria automotiva e agricultura (café); **viii. Região Metropolitana de Belo Horizonte** – setor automotivo, centro de pesquisa aplicada; **ix. Divinópolis** - indústria de confecção, produção de ferro-gusa e aço; **x. Juiz de Fora** - indústria têxtil, metalúrgico e alimentício e **xi. Montes Claros** - fabricação de insulina.

PONTOS A DESTACAR | MINAS GERAIS

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. **Fortalecer exportações do estado** para mercados específicos da América do Sul como: i) alimentos e bebidas, equipamentos médicos e calçados para o Peru; ii) alimentos e bebidas, cosméticos e móveis para o Paraguai; iii) móveis e vestuários para o Uruguai; e iv) calçados, vestuário, equipamentos médicos e lácteos para o Chile; e v) calçados e vestuários para a Colômbia e o Uruguai.
2. Ampliar as **exportações de insulina** e outros produtos correlacionados, sobretudo para o continente sul-americano. A maior fábrica desse produto na América Latina está localizada em Montes Claros-MG e produz 12% da insulina consumida no mundo. O estado já exporta para Bolívia, Paraguai e Uruguai por via rodoviária, pelas cidades de Corumbá-MS e Foz do Iguaçu-PR.
3. Investir em iniciativas de comercialização de **energias renováveis** (principalmente energia solar e biomassa), considerando as características de geografia, relevo e clima do estado.
4. Em 2024, Minas Gerais importou US$ 267 milhões em ureia, mantendo nível similar ao dos últimos anos. No entanto, menos de 5% foi adquirido nos mercados da América do Sul. Destacam-se as compras desses **fertilizantes da Bolívia**, por meio de transporte multimodal (ferroviário e rodoviário), pela aduana de Corumbá-MS.
5. Promover a reestruturação do **Porto Fluvial de Pirapora**, ponto inicial dos 1.370 km de navegação da Hidrovia do São Francisco, que avança até Juazeiro-BA e Petrolina-PE. A cidade de Pirapora-MG é cortada pela BR-365, que une Montes Claros-MG com São Simão-GO, ligando o Triângulo Mineiro e o norte de Minas ao estado de Goiás.

3.1.3 Rio de Janeiro



Elaboração: SEAI/MPO

Em 2024, o Rio de Janeiro exportou US$ 3,4 bilhões para a América do Sul e mais de 60% dessas exportações foram de combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; e ceras minerais. Embora a pauta exportadora do Rio de Janeiro esteja concentrada em produtos da indústria extrativa, nota-se a expressiva participação de bens da indústria de transformação nas vendas para a América do Sul, cerca de 44%. Ressaltem-se as crescentes exportações para a Guiana, a partir do Porto do Rio de Janeiro, de bens essenciais à exploração petrolífera daquele país, como torneiras para canalização e tubos.

Por outro lado, 20% das exportações do Estado para as economias sul-americanas, equivalentes a US$ 650 milhões, foram feitas pelo modal rodoviário, com destaque para as vendas de automóveis, motores, chassis, eixos de transmissão, partes e acessórios e pneumáticos para Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai, pelas aduanas de São Borja-RS, Uruguaiana-RS e Foz do Iguaçu-PR.

A figura mostra a importância do Rio de Janeiro no modal rodoviário, resultado das diversas opções de caminhos desenhados quando o município foi a capital do Brasil, durante quase dois séculos. A BR-101, BR-116 e BR-040, provenientes de diversas regiões do país, se encontram na cidade do Rio de Janeiro e se delimitam como importantes conexões com os portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, na região metropolitana. Contudo, o estado demanda o aperfeiçoamento das conexões entre as estradas e os portos.

Apesar de a malha sudeste da FCA possuir trechos no estado e a Estrada de Ferro Vitória-Rio (EF-118) estar em processo de renovação da concessão, o modal ferroviário apresenta-se pouco eficiente. Nítida é a necessidade de promoção de estudos e projetos que busquem avaliar possibilidades de eventuais investimentos no setor.

O Rio de Janeiro possui dois aeroportos principais, com papéis distintos na conectividade aérea do estado: o Aeroporto Internacional Tom Jobim – Galeão e o Aeroporto Santos Dumont. Na América do Sul, o Galeão oferece voos diretos para as cidades de Buenos Aires, Rosário, Córdoba, Santiago, Lima, Bogotá e Montevidéu. Em 2024, o terminal de cargas movimentou mais de 87 mil toneladas, estando entre os quatro maiores aeroportos de carga do Brasil. O Aeroporto Santos Dumont, por sua vez, é voltado principalmente para voos domésticos de curta distância. Além desses, o Aeroporto de Jacarepaguá – Roberto Marinho atende principalmente à aviação executiva e táxi aéreo, especialmente associados à região da Barra da Tijuca.

O Porto do Rio de Janeiro, que a partir de 2025 conta com profundidade do canal de 15,3 metros, concentra as exportações de automóveis, café, e tubos para a América do Sul. O Porto de Itaguaí, com calado que chega a 18,5m, tem maior participação nas exportações de petróleo para o continente. Também se destaca o Porto do Açu, no município de São João da Barra-RJ, com localização estratégica, a 330 Km da capital e a 60 Km da BR-101. Em operação desde 2014, este terminal é considerado o único totalmente privado do Brasil e possui calado máximo de 21,7 metros, um dos mais profundos do país.

O Rio de Janeiro possui o segundo maior PIB entre os estados brasileiros. Ressalta-se o seu setor produtivo diversificado, com destaque para a indústria de óleo e gás natural, siderurgia, naval, automotiva, têxtil, farmacêutica e de alimentos. O setor vinculado ao petróleo representa 85% das exportações do estado, enquanto os produtos de ferro e aço somam 5%. Cabe apontar a grande capacidade produtiva da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc)[16] e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)[17], em Volta Redonda, além dos reconhecidos potenciais do Instituto Militar de Engenharia (IME)[18] e da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE)[19] da UFRJ, como expoentes da engenharia nacional. A capital também é o maior destino turístico do Brasil e, junto com o litoral e a serra, recebeu, em 2024, mais de 1,5 milhão de visitantes.

As principais Cidades Polo consideradas são:

i. **Rio de Janeiro** – centro econômico, administrativo e logístico;
ii. **Duque de Caxias** – polo industrial e logístico;
iii. **Três Rios** – polo logístico e industrial;
iv. **Itaperuna** – centro econômico;
v. **São Gonçalo** – polo de mão de obra;
vi. **Maricá** – setor de energia em crescimento;
vii. **Campos dos Goytacazes, Macaé e São João da Barra** – polo logístico e de infraestrutura, petróleo e gás;
viii. **Volta Redonda** – indústria siderúrgica;
ix. **Nova Friburgo** – setor têxtil e de moda íntima;
x. **Angra dos Reis** – setor naval e energético;
xi. **Resende e Porto Real** – indústria automotiva.

16 <https://petrobras.com.br/quem-somos/refinaria-duque-de-caxias>
17 <https://www.csn.com.br/>
18 <https://www.ime.eb.mil.br/>
19 <https://coppe.ufrj.br/>

PONTOS A DESTACAR | RIO DE JANEIRO

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Expandir as exportações de produtos relacionados à **moda íntima e vestuário**, como saiotes, calcinhas, camisas de noite, pijamas, roupões de banho, robes de quarto, de malha, de uso feminino, para a região. O estado já vende peças íntimas, de malha, de uso feminino, de algodão e de fibras sintéticas ou artificiais, por rodovias, para Uruguai, Paraguai e Bolívia.
2. Firmar parcerias comerciais para impulsionar as exportações de **cafés especiais** do Rio de Janeiro para a América do Sul. Atualmente, o estado já vende para Eslovênia, Grécia, França, Turquia e Bélgica.
3. Incrementar as parcerias regionais em torno do **Polo Naval do Rio de Janeiro**, que abriga grandes estaleiros para reparo, manutenção e construção de embarcações utilizadas para transporte e defesa militar. Destacam-se o Estaleiro Ilha S/A (EISA), na Ilha do Governador; o Estaleiro Mauá, em Niterói; o Estaleiro BrasFELS, em Angra dos Reis; e o Estaleiro da Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A. (Renave).
4. Fortalecer a **indústria automotiva** do estado, com o objetivo de ampliar as exportações para os países vizinhos. Em 2024, o Rio de Janeiro exportou para a América do Sul US$ 510 milhões em veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios, especialmente destinados a Argentina e Chile. Desse montante, 54% saíram do Brasil por meio de rodovias, sobretudo pela cidade de São Borja-RS.
5. Consolidar a presença do Rio de Janeiro nos mercados regionais como exportador de bens do **setor de alimentos e bebidas**, com destaque para as cervejas e cervejas artesanais. Atualmente, dos US$ 14 milhões que o estado já vende para o mundo, mais de 90% são destinados ao Paraguai e à Bolívia exclusivamente por vias rodoviárias.
6. Ampliar a presença do estado como exportador de bens **derivados de petróleo** para a América do Sul. Em 2024, por via rodoviária, o Rio de Janeiro vendeu mais de US$ 86 milhões em óleos lubrificantes, líquidos para transmissões hidráulicas e óleos para isolamento elétrico destinados a Paraguai, Bolívia, Argentina e Uruguai.

3.1.4 São Paulo

Elaboração: SEAI/MPO

A economia paulista possui estrutura produtiva sofisticada, com elevado desenvolvimento em uma ampla gama de setores, desde Máquinas e Equipamentos; Automóveis, Carrocerias e Reboques; Indústria de alimentos; Produtos químicos; Indústria farmacêutica; Indústria Aeronáutica; Informática; Materiais de transporte, borracha e plástico; Indústria têxtil; e Derivados de petróleo e biocombustíveis.

O setor agroindustrial em São Paulo tem grande dinamismo e elevada inserção internacional, sobretudo no complexo sucroalcooleiro (açúcar e etanol), na cadeia da laranja, nas carnes bovinas, nos produtos florestais (papel e celulose) e no café, além das máquinas agrícolas. A característica distintiva paulista é a grande participação dos manufaturados do agronegócio nos embarques ao exterior.

O estado possui alternativas de transporte multimodal e logística consolidadas, incluindo uma rede de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Além disso, possui estrutura diversificada de serviços financeiros, de logística, de tecnologia da informação e telecomunicações, com presença de pequenas e médias empresas dinâmicas.

Nos últimos anos, em média, quase 25% das exportações totais paulistas foram destinadas aos países da América do Sul. Em 2024, foram US$ 15,1 bilhões, sendo US$ 8,1 bilhões (54%) por rodovias. O dado é esclarecedor: São Paulo exportou mais para a América do Sul (US$ 15,1 bilhões) do que para os Estados Unidos (US$ 13,6 bilhões). Além disso, os US$ 8,1 bilhões vendidos pelo estado para América do Sul, por meio de rodovias, foram equivalentes ao valor total exportado pelo estado para a China no mesmo período (US$ 8,4 bilhões). Além disso, São Paulo representa 21% das exportações brasileiras para o mundo, 41% das exportações brasileiras para a América do Sul e 42% das exportações rodoviárias do Brasil. Na prática, o estado exerce papel central na edificação da integração sul-americana. O estado vende para as economias vizinhas, por rodovias, um montante similar aos exportados por Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais somados. Os principais pontos de saída das exportações paulistas foram as cidades de Uruguaiana-RS (35% do total), São Borja-RS (35%) e Foz do Iguaçu-PR (15%).

As vendas externas de São Paulo para a região são compostas quase que exclusivamente por bens da indústria da transformação. O preço médio dos bens paulistas exportados para o mundo (exceto a América do Sul) é de US$ 1.000 por tonelada. Entretanto, se considerada somente a América do Sul, o preço médio das exportações paulistas sobe para US$ 3.000 por tonelada. No caso dos bens vendidos por São Paulo para a região por via rodoviária, o preço se eleva para US$ 3.700 por tonelada.

A América do Sul representa a possibilidade de fortalecer a indústria paulista e brasileira. As Rotas de Integração têm, assim, imensa importância para o desenvolvimento do maior estado do Brasil, por meio da geração de empregos formais e de divisas.

O estado de São Paulo, a maior economia da América do Sul, possui ampla rede de transporte multimodal que o conecta ao restante do Brasil e ao Cone Sul do continente. Ao considerar o modal rodoviário, o estado está integrado diretamente à Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio por meio da BR-374 (Rodovia Presidente Castello Branco, antes chamada de Rodovia do Oeste), que se conecta com a BR-267, quase na divisa com o estado de Mato Grosso do Sul. Essa última rodovia termina na cidade de Porto Murtinho-MS, na fronteira com o Paraguai. Do mesmo modo, a SP-300 (Rodovia Marechal Rondon) se interliga com a BR-262 e formam canais de integração da capital paulista aos demais estados do Brasil. Essa última rodovia termina na cidade de Corumbá-MS, na fronteira com a Bolívia.

Como existe um Sistema Castello-Raposo, outra via fundamental para o estado é a SP-270 (Rodovia Raposo Tavares), que liga a capital ao município de Presidente Epitácio-SP, na divisa com o Mato Grosso do Sul. Ao longo de 650 km de extensão, atravessa 30 municípios paulistas. Esta rodovia, inclusive, teve origem no "Caminho do Peabiru", que conectava com o *Qhapaq* Ñan até o oceano Pacífico, assim como no "Caminho do Sertão" (século XVI) e no "Caminho das Tropas" (século XVIII). A BR-369 também é vital para as conexões com o Cone Sul, ao interligar a cidade de Oliveira-MG a Ourinhos-SP, Londrina-PR e Cascavel-PR. Em relação à Interiorização das Rotas, há outras vias de muita relevância, como a BR-381 (Rodovia Fernão Dias), a BR-364, a BR-153, a BR-101 e a BR-116 (Rodovia Presidente Dutra).

A Malha Oeste, com quase 2.000 km, segue traçado similar ao da SP-300 e da BR-267. Essa estrada de ferro liga Mairinque-SP a Corumbá-MS, na fronteira com a Bolívia, passando por Três Lagoas-MS, Campo Grande-MS e Ponta Porã-MS. A continuidade da Malha Oeste avança por mais de 600 Km no interior do território boliviano até Santa Cruz de la Sierra, com possibilidade de chegar ao Pacífico por meio de ferrovias operativas que conectam o trem com o porto de Arica, no Chile. Inclusive, a proposta de Corredor Ferroviário Bioceânico de Integração foi retomada na reunião entre os Presidentes do Brasil e da Bolívia, em dezembro de 2024.

A antiga Malha Paulista, também com 2.000 km de extensão, representa outro importante corredor de exportação para o agronegócio de São Paulo e de Mato Grosso do Sul. Atravessa o território paulista no sentido Noroeste-Sudeste, desde as cidades de Rubinéia-SP e Santa Fé do Sul-SP, no Rio Paraná, na divisa com o Mato Grosso do Sul, até Santos-SP. Essa via recebe cargas da Malha Oeste, na cidade de Mairinque-SP, assim como das Malhas Norte e Oeste.

Atualmente, existe um plano de conectar a Malha Oeste com a Malha Paulista por meio de um desvio para Aparecida do Taboado-MS, buscando tornar mais eficiente o transporte das fábricas de celulose instaladas em Três Lagoas-MS. Destaca-se a relevância da Ferrovia Norte Sul, que começa em Estrela D'Oeste-SP, cidade localizada em ponto estratégico do mapa paulista, no caminho para o Mato Grosso do Sul e para as fronteiras com a Bolívia e o Paraguai. Por fim, vale apontar, novamente, que a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) possui trilhos instalados até Campinas-SP.

O estado de São Paulo abriga três dos aeroportos mais movimentados e estratégicos do Brasil: Guarulhos, Congonhas e Viracopos. O Aeroporto Internacional de Guarulhos é o principal *hub* brasileiro para voos internacionais, com cerca de 1.860 voos semanais para destinos na América do Sul, incluindo Caracas, Buenos Aires, Mendoza, Córdoba, Bariloche, Montevidéu, Punta del Leste, Assunção, Santa Cruz de La Sierra, Santiago, Lima, Bogotá e Medellín. Além disso, o terminal de cargas movimentou quase 670 mil toneladas em 2024, sendo o maior aeroporto do Brasil em movimentação de carga aérea.

O Aeroporto de Congonhas, no centro de São Paulo, foi concedido à iniciativa privada em 2023 e funciona como um dos principais *hubs* de voos domésticos. Já o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, opera entre 15 e 21 voos diários sem escalas para destinos na América do Sul, destacando-se como um importante centro de conexões para a região. O aeroporto, que é vocacionado para carga, movimentou mais de 330,7 mil toneladas, em 2024, para destinos domésticos e internacionais. Por fim, a cidade de São José dos Campos-SP é o principal polo do setor aeroespacial brasileiro, conhecido como Cluster Aeroespacial do Vale do Paraíba, onde se encontra a Embraer, além de empresas, centros de pesquisa, universidades e startups voltadas à tecnologia, defesa, aeronáutica e espaço.

São Paulo ainda conta com uma rede de transporte hidroviário, por meio da Hidrovia Tietê-Paraná, um grande sistema de transporte multimodal de cargas e passageiros interligado às malhas rodoviária e ferroviária. Ao longo de 2.400 Km navegáveis, conta com canais, barragens, eclusas, sinalização e terminais de carga e descarga, vocacionados especialmente ao escoamento da produção de soja, milho, açúcar e celulose. A via tem impacto direto sobre os estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, tendo como nó logístico o Complexo Intermodal de Pederneiras-SP, conectado ao Porto de Santos-SP por meio de excelentes rodovias e da Ferrovia Pederneiras, operada pela concessionária MRS. Os maiores portos fluviais paulistas são os de Presidente Epitácio-SP e Panorama-SP, no rio Paraná, cruciais para o transporte de cargas do setor agropecuário.

O Porto de Santos é o maior complexo brasileiro e um dos maiores da América Latina. Em 2024, dos US$ 337 bilhões exportados pelo Brasil para o mundo, US$ 298 foram despachados por via marítima, sendo US$ 102 bilhões somente por Santos (mais de um terço do total). A estrutura portuária está localizada a 70 km da cidade de São Paulo e ainda atende aos estados de Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, entre outros. O estado também conta com o Porto de São Sebastião, no litoral norte, a 150 km de Santos-SP e a 400 Km do Rio de Janeiro-RJ pela BR-101.

O estado concentra três dos dez municípios mais ricos do Brasil. Por esta razão, nesse caso em particular, estabelecer um ranking com apenas 10 Cidades Polo é tarefa complexa. De acordo com a relevância da dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, seriam: **São Paulo**, **Osasco**, **Guarulhos**, **Campinas**, **São Bernardo do Campo**, **São José dos Campos**, **Sorocaba**, **Ribeirão Preto**, **Piracicaba** e **Santos**. Certamente a lista poderia ser estendida, incorporando municípios como Araçatuba, Pederneiras, Barueri, Jundiaí, Paulínia, Bauru, São José do Rio Preto, Presidente Prudente, São Carlos e São Sebastião, entre outros.

PONTOS A DESTACAR | SÃO PAULO

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. São Paulo já escoa 54% das suas exportações para a América do Sul por via rodoviária. O percentual é ainda mais alto nos envios aos seguintes países: Paraguai, 98%; Bolívia, 95%; Uruguai, 80%; Argentina, 66%; e Chile, 50%. No caso das importações paulistas de bens oriundos da região, 59% se dão por caminhões. A **melhoria das condições das estradas** e dos pontos de fronteira é fundamental para manter ou ampliar esses resultados.

2. A infraestrutura de transporte multimodal e logística de São Paulo já opera como alternativa de escoamento da produção do Centro-Oeste e do Sudeste para os portos atlânticos. O **posicionamento geográfico estratégico** do estado permite projetar a hidrovia, as ferrovias e rodovias paulistas como opções para a distribuição de bens oriundos dos países vizinhos. Ausência de eclusa em Foz do Iguaçu representa um desafio para a navegação até Buenos Aires, na Argentina.

3. De acordo com o Mapa de Oportunidades da Apex-Brasil[20], os países da América do Sul estão entre os destinos para os quais São Paulo realiza exportações que apresentam maiores **oportunidades de negócios**: Argentina (1.147 produtos), Chile (1.045 produtos) e Paraguai (977 produtos). Igualmente destacam-se Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Uruguai.

4. As Rotas podem contribuir para consolidar as relações de São Paulo com os países da América do Sul, com destaque para a exportação de setores com **médio-alto e alto conteúdo tecnológico**, como automóveis e suas partes e acessórios, instalação e equipamentos de engenharia civil, máquinas e aparelhos elétricos, aeronaves, entre outros. O estado também possui potencial para ampliar a exportação de serviços de valor agregado para a região: serviços financeiros, logísticos, de tecnologia da informação e de telecomunicações.

5. Inserção de **pequenas e médias empresas paulistas** em cadeias regionais de valor na América do Sul, por meio da complementariedade produtiva no segmento de autopeças, alimentos processados, têxteis e máquinas agrícolas.

6. Ampliação de mercados consumidores mais maduros na costa do Pacífico, como Chile, Peru e Colômbia, para o **agronegócio de São Paulo** (em especial, frutas frescas, suco de laranja, proteína animal, etanol e café gourmet). Nos casos chileno e peruano, mostra-se viável o transporte rodoviário.

20 <https://apexbrasil.com.br/br/pt/conteudo/painel-de-data-analytics/mapa-de-oportunidades-para-as-exportacoes-brasileiras.html>

3.2 REGIÃO CENTRO-OESTE

3.2.1 Distrito Federal

Elaboração: SEAI/MPO

Em 2024, o Distrito Federal (DF) exportou para a América do Sul o equivalente a US$ 5,5 milhões. Deste valor, 48% foram de milho destinado à Colômbia, por via marítima, saindo do Porto de Santos-SP. Ressalta-se que a segunda maior via utilizada pelo DF para suas exportações é o modal aéreo, equivalente a US$ 1,1 milhão, em 2024, referentes à querosene de aviação, enviados para Argentina e Chile.

As importações do DF vindas dos vizinhos sul-americanos perfizeram o montante de US$ 9,2 milhões, do qual 52% entraram pela via rodoviária na Aduana de Uruguaiana-RS. No modal aéreo, a entrada foi realizada por Guarulhos-SP e no modal marítimo pelo Porto de Santos-SP. Pouco mais de 30% das mercadorias são aparelhos mecânicos de pulverização advindos da Argentina e 25% correspondem a vinhos provenientes do Chile e Argentina.

A figura mostra que a integração rodoviária do DF é central ao Brasil e ao contexto sul-americano, por estar localizado no centro do território nacional, com conexões para todas as regiões do país. A BR-070 finda no Distrito Federal, proveniente de Mato Grosso e é conexão direta com o traçado da Rota 3 - Quadrante Rondon. Para o leste, a BR-030 interliga a capital do Brasil ao Porto Sul, em Ilhéus-BA. Vale ressaltar que essa rodovia tem entroncamento com a FIOL, importante linha férrea de integração nacional, no município de Caetité-BA, que também é contemplada pela chamada Rota do Leite do MIDR. No sentido vertical, a BR-040 interliga o DF com o Rio de Janeiro.

Com mais de 7.000 km, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) conecta o Distrito Federal a sete estados: Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Sergipe. A FCA é fundamental para o transporte de cargas entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste. Além disso, possui interligação com outras linhas férreas, como a Ferrovia Norte-Sul (FNS) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Nota-se a importância do Aeroporto Internacional de Brasília tanto quanto um *hub* de passageiros quanto de entrada e saída de mercadorias. Nos últimos anos, o aeroporto de Brasília consolidou-se como um dos principais *hubs* aéreos do Brasil. Em 2024, consolidou-se como o terceiro aeroporto mais movimentado do país, superado apenas por Guarulhos e Congonhas.

No que diz respeito à conectividade internacional, o aeroporto ampliou sua malha aérea para destinos na América do Sul. Atualmente, oferece voos diretos para destinos como Buenos Aires (Argentina), Lima (Peru), Santiago (Chile) e Bogotá (Colômbia). Essas rotas fortalecem a posição estratégica de Brasília como ponto de conexão entre o Brasil e outros países sul-americanos. Em relação ao transporte de carga, o Aeroporto de Brasília movimentou mais de 62 mil toneladas, considerando cargas nacionais e internacionais.

A condição peculiar e fundamental do DF – ser o centro político do país – o consolida, por consequência, como lócus natural para a realização de eventos relacionados aos debates e embates governamentais sobre a integração regional sul-americana. Vide o "Consenso de Brasília"[21], de maio de 2023, embrião político da retomada das iniciativas de integração da América do Sul. Ademais, Brasília é sede de aproximadamente 130 embaixadas[22], acolhendo essas representações diplomáticas no Distrito Federal. Cabe observar que esse número pode variar, dependendo da abertura ou do encerramento dessas missões no Brasil. No entanto, a capital brasileira estará sempre no centro das articulações políticas internacionais, elemento crucial para as tomadas de decisão no campo das relações internacionais. Nesse contexto, o aumento do fluxo de visitantes na capital favorece a consolidação e/ou implementação de atividades produtivas, comerciais e turísticas, bem como o aprimoramento de equipamentos sociais essenciais, configurando uma oportunidade concreta de crescimento e desenvolvimento econômico para o território distrital. Essa é uma das vocações por meio da qual o DF pode se integrar ao projeto Rotas.

PONTOS A DESTACAR | DISTRITO FEDERAL

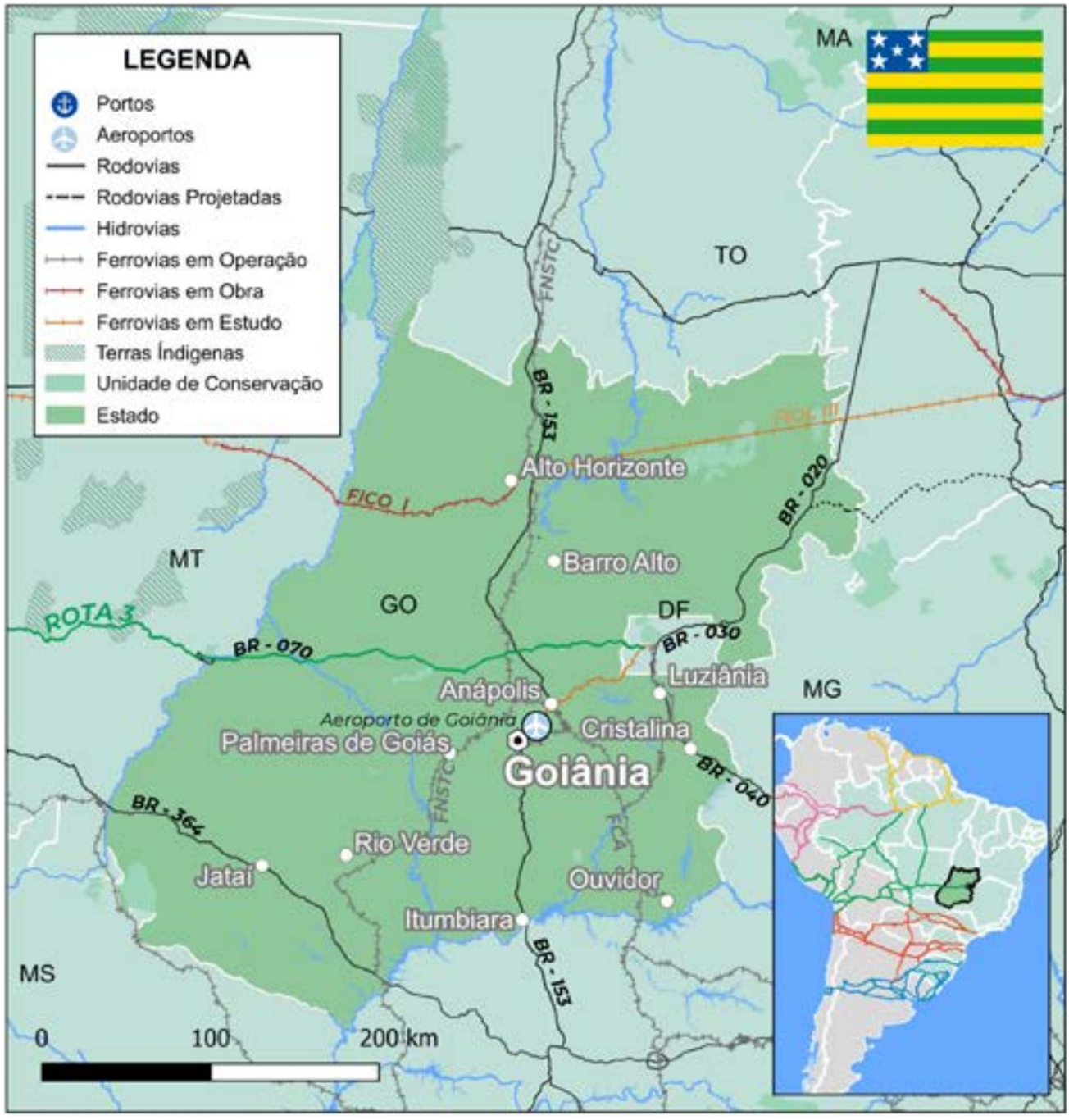
Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. **Consolidar as exportações** do DF para países sul-americanos, a saber: i) óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) para a Argentina; ii) casacos femininos e infantis, capas, jaquetas, ternos, calças, shorts, camisas, vestidos e saias, roupa interior, de dormir e artigos semelhantes de tecidos, de malha para o Chile; iii) preparações e cereais, de farinhas, ou amido de frutas ou vegetais para a Venezuela; iv) centeio, aveia e outros cereais não moídos para a Bolívia, Argentina e Uruguai; v) aparelhos elétricos para ligação, proteção ou conexão de circuitos para Argentina, Chile e Uruguai; e vi) outras máquinas e equipamentos especializados para determinadas indústrias e suas partes para Chile, Argentina e Suriname.
2. Consolidar o DF como ***hub* central para viagens** e trabalho remoto para "nômades digitais", dada a eficiência aeroportuária e hospitalidade do território. Associado a essa vocação, alternativas de comercialização de bens e serviços demandados por esse público podem ser exploradas.
3. Estabelecer **espaço de inovação tecnológica**, que abrigue empresas do ramo e criem oportunidades de cooperação científica e tecnológica com os países vizinhos e com o mundo.
4. Investir nas **vocações produtivas e comerciais do entorno** do Distrito Federal, em parceria com o estado de Goiás, para a promoção da comercialização de produtos selecionados. Articulação entre cadeias produtivas consolidadas nos limites da divisa entre os dois territórios.
5. Fortalecer o **Porto Seco** no Distrito Federal, dada a localização geográfica central do território. Do ponto de vista logístico, considerando as Rotas de Integração Sul-Americana, esse investimento pode alavancar a economia do território e consolidar alternativas para a comercialização de bens para as economias vizinhas.

21 <https://consensodebrasilia.org/pt/>

22 <https://www.embassypages.com/brasil_pt>

3.2.2 Goiás



Elaboração: SEAI/MPO

Entre 2021 e 2023, Goiás exportou um valor acumulado superior a US$ 1 bilhão para as economias da América do Sul. Mais da metade desse montante foi transportado para os países vizinhos por via rodoviária, com destaque para Chile, Uruguai e Paraguai. Os principais produtos vendidos por terra foram carnes bovinas, milho para semeadura, milho enlatado, óleo de soja e pulverizadores agrícolas, com registro de saída do território brasileiro pelas aduanas de Foz do Iguaçu-PR, São Borja-RS, Chuí-RS, Dionísio Cerqueira-SC e Uruguaiana-RS.

O estado exportou carnes por via rodoviária para todos os países da região, com exceção da Colômbia e do Suriname. Ou seja, a economia goiana vem utilizando intensamente as Rotas para escoar sua produção. Portanto, a economia goiana já possui vínculos consolidados com os países vizinhos, podendo ampliar essa relação nos próximos anos, em termos de produtos e dos montantes comercializados.

A figura mostra a posição de Goiás como estratégica para o Brasil e para as relações com os países sul-americanos. No eixo rodoviário, a BR-153 se projeta no sentido norte-sul, iniciando em Marabá-PA e terminando em Aceguá-RS. A mesma rodovia cruza a BR-070, que começa em Brasília-DF e segue até Cáceres-MT, na fronteira com a Bolívia. Cruza a BR-030, que liga a capital federal até Maraú-BA. Por sua vez, a BR-364 cruza o estado na porção sul, passando por Jataí-GO, e desempenha papel muito relevante para a integração nacional e sul-americana. Essa estrada inicia em Limeira-SP, atravessa Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre, e termina em Mâncio Lima-AC, no extremo oeste do território brasileiro. No traçado dessa rodovia há importantes vias de acesso tanto para a Bolívia quanto para o Peru, além da conexão com a Hidrovia do Madeira na cidade de Porto Velho-RO.

A Ferrovia Norte-Sul (FNS), assim como acontece em Tocantins, cruza o Estado em paralelo à BR-153, tendo na cidade de Mara Rosa-GO o entroncamento com o trecho final da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol II) e o início da Ferrovia da Integração do Centro-Oeste (Fico), cujo traçado horizontal segue até Lucas do Rio Verde-MT, cidade também alcançada pela BR-163 e pelo projeto da Ferrogrão (cujo plano é ligar Sinop-MT a Itaituba-PA). Desde Lucas do Rio Verde-MT, o plano é que a Fico avance até Vilhena-RO, podendo passar por Cáceres-MT, suba até Porto Velho-RO, no Rio Madeira, e de aí até o Acre, na fronteira com o Peru. Esta iniciativa pode vir a constituir-se em uma futura ferrovia bioceânica, entre o porto de Ilhéus-BA e o porto peruano de Chancay.

Ressalta-se, ainda, a relevância da cidade de Anápolis-GO como um ponto de entroncamento da Ferrovia Norte Sul (FNS) com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), importante ligação de Goiás com Minas Gerais e São Paulo. Além disso, a cidade goiana sedia o Porto Seco Centro-Oeste e possui um destacado centro de indústria farmacêutica, automotiva, logística e alimentícia da região. Tais setores podem ser incentivados para aumentar as exportações ao continente sul-americano, em especial os hemoderivados de maior sofisticação.

O Aeroporto de Goiânia destaca-se como o principal terminal aéreo do estado, como polo logístico e de mobilidade fundamental no Centro-Oeste brasileiro, operando voos regulares para diversos destinos ao longo do ano. Já o Aeroporto Nelson Ribeiro Guimarães, em Caldas Novas-GO, funciona como porta de entrada para visitantes que buscam desfrutar das águas termais da maior estância hidrotermal do mundo. Com seu forte apelo turístico, a cidade é o maior polo de turismo do Centro-Oeste, além de ter potencial para atrair turistas sul-americanos.

Além de Anápolis-GO, que exportou US$ 5 milhões em açúcares de cana ou beterraba para a Venezuela, a cidade de Rio Verde-GO vendeu US$ 6 milhões em soja para o Uruguai. Essa cidade, às margens da BR-364, também se sobressai na produção de milho e gêneros alimentícios, capitaneando municípios da porção sul do estado. Estes produtos fazem parte de uma cadeia global de valor e podem ser transformados em outros bens nos países vizinhos.

Ainda em Goiás, destaca-se a proposta de promover a economia circular por meio das Rotas de Integração Nacional, política convergente do MIDR, que foca no desenvolvimento produtivo local e apoia ações em Barro Alto-GO, Cristalina-GO e Luziânia-GO, municípios componentes da Região de Integração do Entorno do Distrito Federal (RIDE/DF).

As principais Cidades Polo de Goiás, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são:

i. **Rio Verde** – polo comercial, produção de soja e derivados, milho, reservatórios, barris, tambores, latas, caixas e recipientes semelhantes;
ii. **Jataí** – produção de soja e seus derivados, milho, tortas e outros resíduos da extração do óleo de soja;
iii. **Luziânia (entorno do DF)** – centro de infraestrutura, produção de soja, milho e óleo de soja;
iv. **Barro Alto** – polo comercial, produção de ferroligas, alumínio e níquel;
v. **Palmeiras de Goiás** – centro comercial, produção de carne bovina, frescas ou congeladas, couros e peles curtidos ou em crosta de bovinos e equinos;
vi. **Anápolis** – centro comercial e de infraestrutura e produção de tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja, veículos espaciais, incluindo satélites;
vii. **Itumbiara** – centro de infraestrutura e produção de soja, couros e peles curtidos ou em crosta de bovinos e equinos, produção de algodão não cardado nem penteado;
viii. **Alto Horizonte** – centro comercial e produção de cobre e seus concentrados, calhaus, cascalho, pedras britadas, dos tipos usados em concreto ou para empedramento de estradas, de vias férreas ou outros balastros, seixos rolados e sílex, mesmo tratados termicamente;
ix. **Cristalina** – centro comercial e produção de soja, milho e algodão não cardado nem penteado;
x. **Ouvidor** – centro comercial e produção de ferroligas e minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as piritas de ferro ustulada (cinzas de piritas).

PONTOS A DESTACAR | GOIÁS

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Aprimoramento de capacidades logísticas, centralização das operações comerciais, consolidação do estado como plataforma de comércio com a América do Sul, por meio da formação de ***clusters* produtivos** para cadeias produtivas regionais.

2. Opção pela BR-060, a BR-070 e a BR-153 como principais rodovias utilizadas para o **escoamento dos produtos goianos** para a América do Sul. O município de Rio Verde-GO, importante polo goiano, está localizado a 1.000 km do Porto de Santos-SP e a uma distância similar das cidades fronteiriças de Porto Murtinho-MS, Corumbá-MS e Cáceres-MT.

3. Ampliar as relações do estado com a Bolívia, especialmente por meio da **importação de fertilizantes**. Em 2024, o estado importou US$ 678 milhões em fertilizantes (de origem animal ou vegetal, nitrogenados, potássicos e NPK). Aproximadamente 70% desse montante foi adquirido em países banhados pelo oceano Pacífico, como Rússia, China, Canadá e Estados Unidos por meio dos portos da região Sudeste.

4. Aumentar as importações de **gás natural boliviano ou argentino** para fortalecer a matriz energética do estado e potencializar o setor mineral e a indústria de transformação (ferroligas e minérios de cobre). Em 2021, Goiás importou US$ 1 bilhão de energia elétrica da Argentina e US$ 200 milhões do Uruguai. Destaca-se o município de Itumbiara, localizado na região sul de Goiás, como ponto estratégico para a implantação de um ramal de gasoduto proveniente da Bolívia, em função de sua proximidade com a malha de gasodutos do Sudeste, especialmente o eixo São Carlos-SP – Uberaba-MG, acesso às rodovias BR-153 e BR-452 e proximidade com a Ferrovia Norte-Sul.

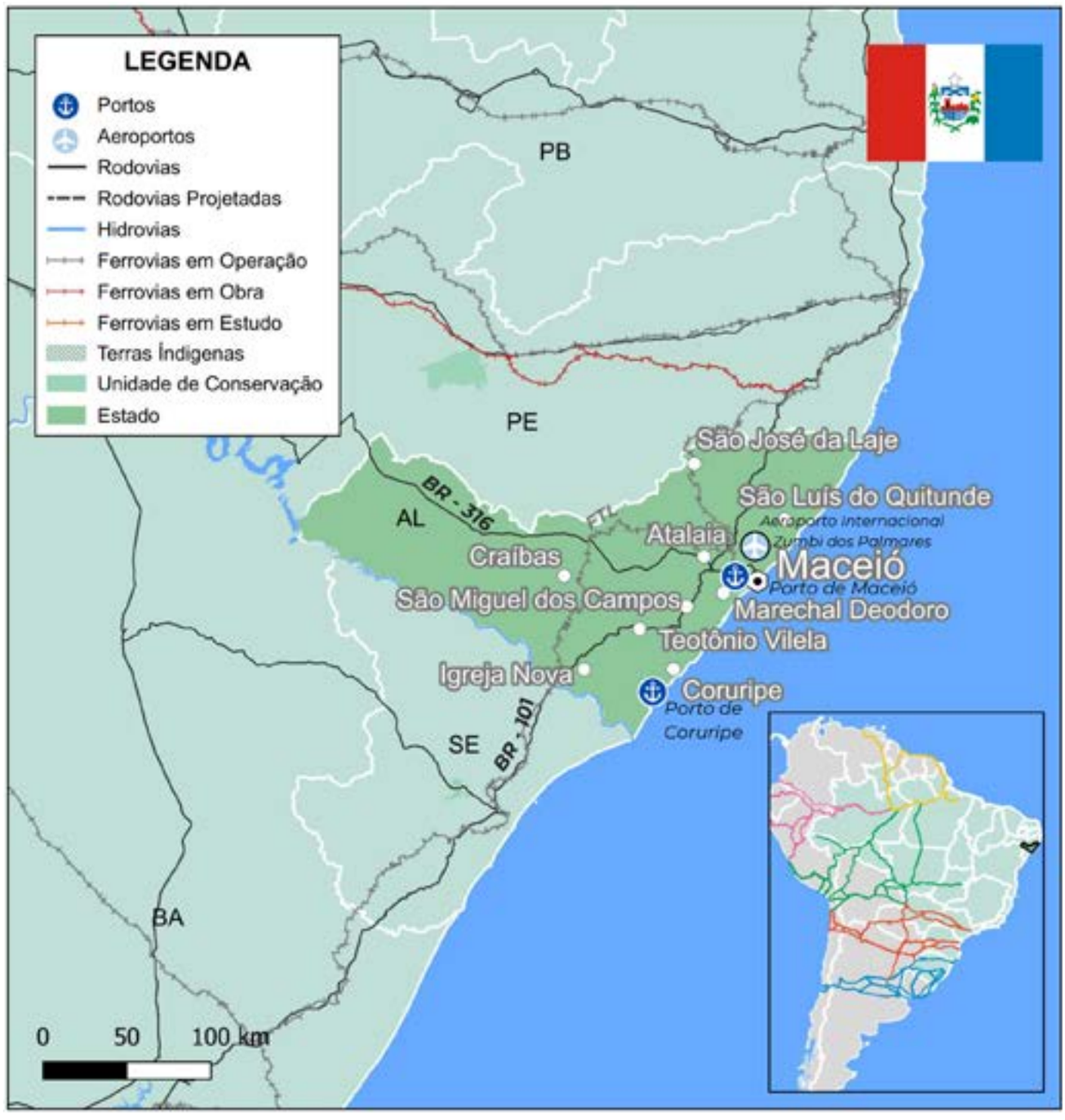
5. Impulsionar o **Polo de Fruticultura do Vão do Paranã**, na região nordeste do estado, como produtor de frutas, sobretudo nos municípios de São João da Aliança-GO, Flores-GO e Formosa-GO. O foco é no potencial de exportações de maracujá e manga para os países vizinhos. Atualmente, o Paraguai importa melancias de Goiás.

6. Fortalecimento do **potencial turístico** do estado, como o Caminho de Cora Coralina, que possui 300 Km de extensão e cruza as cidades históricas como Corumbá de Goiás, Pirenópolis, São Francisco de Goiás, Jaraguá e Goiás Velho.

7. Fortalecimento da produção e comercialização de **biocombustíveis** produzidos a partir de resíduos de cana, de milho, de soja e de animais. Intensificação da produção e comercialização de biometano nas cidades de Rio Verde-GO e Gionésia-GO. Incentivo à produção de Biofertilizantes a partir de resíduos da indústria sucroalcooleira.

3.3 REGIÃO NORDESTE

3.3.1 Alagoas



Elaboração: SEAI/MPO

Entre 2023 e 2024, Alagoas aumentou as exportações para a América do Sul de US$ 5,2 milhões para US$ 20,8 milhões, incrementando de 0,5% para 2,5% o peso das vendas realizadas pelo estado para a região. O principal produto exportado para as economias sul-americanas foi o açúcar de cana, com cerca de 80% do total (US$ 16,2 milhões). Estas vendas foram feitas por via marítima, desde Maceió-AL e Suape-PE, para vizinhos como Venezuela e Colômbia.

Por outro lado, Alagoas importou US$ 107 milhões da América do Sul, com destaque para peixes e sal do Chile, PVC e coque de petróleo da Colômbia, nozes do Uruguai e alhos e azeitonas da Argentina. Mais de 26% dessas compras alagoanas foram transportadas por caminhões. Os principais pontos de entrada foram os portos de Suape-PE (US$ 26 milhões), Maceió-AL (US$ 22 milhões) e Belém-PA (US$ 15 milhões). Ao mesmo tempo, o estado comprou US$ 14 milhões em cebolas, peixes e arroz da Argentina, do Chile e do Paraguai por via rodoviária, principalmente via aduana de Foz do Iguaçu.

A infraestrutura rodoviária de Alagoas possui duas estradas com maior relevância. Primeiro, a BR-316, que atravessa o estado, passando por Pernambuco, Piauí e Maranhão até chegar a Belém-PA. A maioria dos trechos tem pista simples e precisaria de duplicação ou terceira faixa. A segunda rodovia é a BR-116, que cruza o Nordeste no sentido vertical e chega ao extremo Sul do Brasil.

Em Alagoas, chegou a operar a Estrada de Ferro Paulo Afonso e a linha férrea entre a capital Maceió e Recife-PE. Atualmente, há trechos descontinuados da Ferrovia Transnordestina que passam pelo estado e transportam cargas. Entre Maceió e Rio Largo, cidade próxima à capital, existem antigas estações ferroviárias. No entanto, o traçado que liga o estado com a região Sudeste, com Pernambuco e com a Bahia encontra-se abandonado ou destruído, em diversos pontos, e não está integrado ao Porto de Maceió.

O Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, localizado em Rio Largo, na Região Metropolitana de Maceió, é o principal destaque com relação ao modal aéreo. Em 2024, o terminal registrou recorde histórico de 2,7 milhões de passageiros. Atualmente, opera voos diretos para Buenos Aires, na Argentina. Essas conexões internacionais fortalecem a posição de Maceió como um importante destino turístico no Brasil, facilitando o acesso de visitantes estrangeiros ao estado.

O Porto de Maceió possui capacidade limitada de armazenamento e de manipulação de cargas. Uma alternativa de expansão dos serviços portuários do estado se constitui na construção do Porto de Coruripe, próximo a secular usina de cana Coruripe, e que seria viabilizado pela possível exploração petrolífera na região, sendo funcional a sua conexão com o complexo portuário de Suape-PE.

No que se refere à produção, há alguns setores consolidados, com destaque para produtos como cana-de-açúcar, leite, mandioca, banana, ovos de galinha, laranja, coco-da-baía, abacaxi, milho e tilápia. Por outro lado, frutas, águas minerais, cerveja de malte, gasóleo (óleo diesel) e monofilamentos de polímeros de cloreto de vinila (PVC) têm ampliado as suas exportações. Os mercados de destino para os produtos alagoanos são diversificados e, no caso da América do Sul, destacam-se os países do Mercosul, o Chile e a Colômbia.

Alagoas apresenta como principais Cidades Polo, consideradas relevantes sobre os aspectos da produção, do comércio e da infraestrutura, sendo importantes para a economia local as localidades que se seguem: **i. São Luís do Quitunde**; **ii. São José da Laje**, grande exportador de açúcar de cana para a Venezuela; **iii. Atalaia**, rota da fruticultura; **iv. São Miguel dos Campos**; **v. Coruripe**, rota da fruticultura e onde está localizado o projeto de porto do mesmo nome; **vi. Craíbas**, rota da fruticultura e único município não conectado diretamente aos trechos para as Rotas; **vii. Teotônio Vilela**; **viii. Igreja Nova**, rota da fruticultura; **ix. Marechal Deodoro**, rota da fruticultura e exportador de Ladrilhos e placas para Argentina; **x. Maceió**, centro administrativo, rota da fruticultura e exportador de sumos de frutas para o Paraguai.

PONTOS A DESTACAR | ALAGOAS

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Promover as exportações de **frutas tropicais**, *in natura* e processadas, para os mercados sul-americanos, com destaque para manga (sucos e polpas), abacaxi (geleias, fruta cristalizada), coco (água de coco, óleo de coco e leite de coco) e maracujá (polpa), especialmente para Argentina e Chile por via rodoviária.
2. Expandir a comercialização de águas minerais e gaseificadas (não adicionadas de açúcar ou aromatizantes) para os países do Mercosul, por meio da exploração sustentável desses recursos, considerando que o estado possui fontes naturais com qualidade diferenciada.
3. Consolidar a participação como um dos estados brasileiros que mais exporta **cabos de fibra ótica**. Em 2024, Alagoas foi o terceiro maior exportador desses produtos. O crescimento da infraestrutura de telecomunicações na América do Sul abre oportunidades para o comércio intrarregional. Atualmente há registros de vendas alagoanas para a Argentina, pelo Porto de Santos-SP.
4. Melhorar as redes de **importação de mercadorias por via terrestre**, especialmente com os maiores parceiros regionais: Chile, Argentina e Paraguai. Atualmente, 95% das compras alagoanas oriundas desses três países entram no Brasil pelas aduanas de Foz do Iguaçu (60%) e São Borja (35%). Trata-se de salmão e cerejas do Chile; alhos, ameixas, azeite de oliva, azeitonas e passas da Argentina; e tecidos, roupas e óleo de amêndoa de macaúba do Paraguai.

3.3.2 Bahia

Elaboração: SEAI/MPO

A Bahia exportou quase US$ 825 milhões para as economias da América do Sul, em 2024, altamente concentradas na Argentina (68% do total), no Chile (12%) e na Colômbia (6%). A lista de produtos vendidos é extensa e diversificada, incluindo desde óleo diesel até café, cacau e manteiga. Além disso, chama a atenção que 44% dessas exportações baianas para a região tenham saído do território brasileiro por via rodoviária. Os produtos da Bahia são transportados até o extremo sul do Brasil e utilizam as aduanas de Uruguaiana-RS, São Borja-RS, Dionisio Cerqueira-SC, Foz do Iguaçu-PR e Corumbá-MS. Os produtos exportados pelo estado por via terrestre foram, sobretudo, manteiga, pasta de cacau, pneus, polietileno, mangas e uvas.

As importações baianas oriundas dos países vizinhos chegaram a US$ 500 milhões em 2024, quase a totalidade transportada por via marítima, ingressando no Brasil pelo Porto de Salvador. Nesse caso, as origens foram mais diversas e menos concentradas, com compras da Argentina (39%), Colômbia (13%), Peru (12%), Guiana e Uruguai (11% cada) e Chile (10%).

A figura mostra que a Bahia detém uma importante infraestrutura de transportes que interliga os seus portos com o Sudeste, o Nordeste e o Centro-Oeste, via BR-242 e BR-030 e por meio da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol).

As rodovias BR-116 e BR-101 são eixos de conexão vertical com o Complexo Portuário da Bahia de Todos os Santos, em Salvador, e com o Porto Sul, em Ilhéus-BA. Na direção do Centro-Oeste, a BR-242 inicia em Salvador-BA e segue até Gurupi-TO, podendo continuar para o Mato Grosso. Por sua vez, a BR-030, que começa em Brasília-DF e termina em Maraú-BA, cruza o país em direção ao oeste e na Bahia se conecta com a BR-101 e a BR-116.

A Fiol, uma das mais importantes ferrovias atualmente sendo construída, inicia em Ilhéus-BA seguindo até o entroncamento de Mara Rosa-GO, onde cruza com a Ferrovia Norte-Sul e se conecta com a Ferrovia da Integração do Centro-Oeste, que seguirá até a cidade de Lucas do Rio Verde-MT, cortada pela BR-163. Neste ponto, ocorre a interconexão do sistema Fico-Fiol com a Rota 3 - Quadrante Rondon. Por sua vez, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) segue ao norte, para Sergipe, e ao sul, em direção a Belo Horizonte, importante eixo de conexão ferroviária entre o Sudeste e o Nordeste.

O Aeroporto Internacional de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães - consolidou-se, em 2024, como um ponto de conexão aérea do Nordeste brasileiro, especificamente no que se refere à conectividade com a América do Sul. Ao longo do ano, o terminal registrou um aumento significativo no tráfego internacional, com destaque para as rotas diretas para Buenos Aires (Argentina), Santiago (Chile) e Montevidéu (Uruguai). Em termos de movimentação de passageiros, o aeroporto alcançou a marca de 7,5 milhões de viajantes em 2024. Esse desempenho posiciona Salvador entre os principais aeroportos do país em volume de passageiros. A expansão da malha aérea internacional de Salvador reflete o fortalecimento do turismo na região e a crescente demanda por conexões diretas com países vizinhos.

O Complexo Portuário de Salvador e o Porto Sul, em Ilhéus-BA, que exportam bens produzidos no estado principalmente para a Argentina, destacam-se no modal marítimo. Recentemente, o Porto de Ilhéus está passando por um processo de ampliação com a construção de terminais para minério e grãos. As intervenções por terra têm previsão de conclusão em 2027 e essa nova configuração portuária completará a intermodalidade da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). Outro aspecto relevante remete à vocação turística da região por esse modal de transporte: os Cruzeiros Marítimos.

No Estado da Bahia existem setores produtivos bem consolidados, além de potencialidades e oportunidades de exportação. A economia baiana é diversificada, com destaque para as atividades relacionadas aos setores agropecuário, industrial, mineral, turístico e de serviços. Na agropecuária, cabe mencionar que o estado é o maior produtor de mamão, manga e cacau, com expressiva participação na produção de banana, coco e maracujá, além de abacaxi, melancia e limão. Também detém os maiores rebanhos de caprinos e de ovinos do Brasil e é o sétimo maior produtor de soja.

Na indústria, a produção petroquímica, de papel e celulose e a fabricação de automóveis se evidenciam proeminentes. A mineração revela que o estado é o único produtor de vanádio e urânio do país; maior produtor nacional de barita, cromo, diamante, bentonita, magnesita, quartzo, sal-gema e talco; segundo maior produtor nacional de níquel e o terceiro de cobre.

O governo do estado identifica como Cidades Polo, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, as seguintes localidades:

i. **Salvador** – polo administrativo, comercial e cultural;
ii. **Feira de Santana** – entroncamento de importantes rodovias, polo comercial e industrial;
iii. **Vitória da Conquista** – centro regional com destaque para o comércio, serviços e agropecuária;
iv. **Ilhéus** – polo logístico aeroportuário e turístico, exportação de cacau;
v. **Barreiras** – produção de grãos, exportação de soja, milho e algodão;
vi. **Teixeira de Freitas** – polo comercial e de serviços;
vii. **Porto Seguro** – polo turístico;
viii. **Camaçari** – polo industrial, petroquímica e automóveis;
ix. **Juazeiro** – polo agrícola, fruticultura irrigada;
x. **Luís Eduardo Magalhães** – agronegócio, produção de gãos (soja e milho);
xi. **Candeias** – polo industrial, petroquímica e derivados do petróleo;
xii. **São Francisco do Conde**– polo industrial, refino de petróleo;
xiii. **Jequié** – polo industrial, refino de petróleo.

PONTOS A DESTACAR | BAHIA

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Expandir as exportações de bens de consumo e de produtos agroindustriais, por meio da ampliação de **parcerias com os países vizinhos**, especialmente Argentina, Uruguai e Chile.
2. Fomentar a atuação do estado como ***hub* de transporte** para o escoamento de produtos brasileiros e sul-americanos, destinados aos mercados da América do Norte, Europa e Ásia. Considerar investimentos direcionados à modernização portuária e de logística, com ampliação de corredores logísticos terrestres.
3. Ampliar a presença de serviços e de tecnologia da Bahia nos mercados sul-americanos. Consolidar o estado como **Polo Exportador** de serviços e tecnologias, considerando a posição de destaque que vem ocupando em rankings de transformação digital.
4. Consolidar programas de **intercâmbio acadêmico** em áreas como saúde, engenharia e negócios, bem como programas de capacitação de profissionais para atuarem em projetos de integração regional voltados para comércio, infraestrutura e logística.
5. Promover a **cidade de Salvador-BA** como destino para realização de Feiras Comerciais, Congressos e Eventos de Negócios, consolidando troca de experiências e *networking* entre empresários e investidores.
6. Fomentar as exportações de tecnologias de energia renovável, considerando que a Bahia é referência nesta área, por meio de parceiras em iniciativas de geração e transmissão de energia. Igualmente, ampliar o mercado para biocombustíveis, por meio do estímulo ao desenvolvimento de uma **rede energética integrada a América do Sul**.
7. Promover a revitalização do **Porto Fluvial de Ibotirama-BA**, localizado às margens da Hidrovia do São Francisco, integrando a via navegável com a BR-242. A hidrovia está sob gestão da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) e do Governo de Pernambuco. Ambos também operam o Porto de Petrolina e administram o Porto de Pirapora. As águas do "Velho Chico", o rio da integração nacional, são fundamentais para o escoamento de grãos e do algodão do oeste da Bahia, além de serem úteis para o transporte de frutas e da cana-de-açúcar do Vale do São Francisco.

3.3.3 Ceará

Elaboração: SEAI/MPO

Nos últimos anos, o Ceará despontou como grande exportador de produtos de aço, graças ao Complexo Siderúrgico e Portuário do Pecém. O estado também vem aumentando as vendas de calçados, algodão e castanha de caju para o mundo. Em 2024, as exportações totais do estado alcançaram US$ 1,5 bilhão, sendo uma terceira parte composta por produtos de ferro/aço destinados aos Estados Unidos, México, Coreia do Sul e França.

As vendas para a América do Sul chegaram a US$ 200 milhões, concentradas basicamente em calçados e tecidos de algodão. Cerca de 27% dos bens vendidos pelo Estado para as economias sul-americanas saíram do território nacional por via rodoviária, pelas fronteiras terrestres de Dionísio Cerqueira-SC e Uruguaiana-RS para a Argentina; Foz do Iguaçu-PR para o Paraguai; Assis Brasil-AC para o Peru; Corumbá-MS para a Bolívia; Jaguarão-RS e Chuí-RS para o Uruguai; e Bonfim-RR para a Guiana.

Há três eixos principais do modal rodoviário cearense. O primeiro é a BR-116, que interliga o Ceará ao restante do país e em diversos trechos corre paralela à Ferrovia Transnordestina. O segundo é a BR-020, que conecta Fortaleza com a BR-316, que liga Belém-PA a Maceió-AL, e a BR-230, nas proximidades da cidade de Picos-PI. O terceiro é a BR-222, que conecta a capital cearense com as cidades de Sobral-CE e Piripiri-PI (onde existe crescente atividade extrativa de mineral de ferro).

Em relação às ferrovias, o plano é que a Transnordestina parta do Porto de Pecém-CE e atravesse o estado até chegar Salgueiro-PE, se conectando ao eixo horizontal da ferrovia, que ligará o Porto de Suape-PE a Eliseu Martins-PI, com possibilidade de futura conexão com a Ferrovia Norte Sul (FNS). No caminho da capital cearense para o Sul, avança a implantação do Porto Seco em Quixeramobim-CE. Outra via férrea relevante é a FTL (Ferrovia Transnordestina Logística), que liga o porto de Mucuripe, em Fortaleza, com Crateús-CE, passando por Sobral-CE, Piripiri-PI e por Teresina-PI até chegar a São Luís-MA. Há propostas do governo da Paraíba para que trechos da FTL comecem em João Pessoa-PB e se integrem ao eixo vertical na Região Metropolitana do Cariri-CE (Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha).

No modal aéreo, o Aeroporto de Fortaleza é um importante elo de conexão na região e possui voos internacionais, inclusive o voo semanal para Caiena, na Guiana Francesa, que reforça as conexões aéreas da região, como, por exemplo, a ligação semanal desde Belém-PA até a capital franco-guianense. Para ter acesso à Jericoacoara, destino turístico com potencial para atrair visitantes de toda a América do Sul, utiliza-se o Aeroporto Regional Comandante Ariston Pessoa. Embora atualmente não existam voos diretos do Aeroporto de Jericoacoara para países sul-americanos, a conectividade com os principais *hubs* nacionais permite que turistas de países vizinhos acessem a região por meio de conexões em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

O estado possui infraestrutura considerada muito satisfatória no que concerne ao modal marítimo, com destaque para o Porto de Pecém que conta com importantes acessos rodoviário e ferroviário. A importante rota marítima da empresa de transporte CMA CGM passa pelo Porto de Pecém vinda do Porto de Dégrad des Cannes, na Guiana Francesa. Já o Porto do Mucuripe, em Fortaleza, é administrado pela Companhia Docas do Ceará (CDC).

Em relação à produção, destacam-se alguns setores consolidados, como alimentos e bebidas; têxtil, confecção e calçados; e siderurgia. O Ceará detém um denso polo de fruticultura irrigada, espalhado por mais de 60 municípios, que exporta frutas frescas como melão, banana, maracujá, melancia, mamão, coco e manga. Vale ressaltar o polo de fruticultura do Vale do Acaraú, nos municípios de Aracati-CE e Açu-CE, com abundância de recursos hídricos. O estado é o maior produtor nacional de camarão em cultivo e o que mais exporta castanha de caju. Também comporta o 3º maior rebanho de caprinos e o 4º maior de ovinos e de equinos do Brasil.

No ramo industrial, ainda se destacam a Região Metropolitana do Cariri (municípios de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha) e o polo industrial de Sobral-CE. O Ceará é o 3º maior produtor nacional de calçados e a 5ª maior cadeia produtiva da moda. Além disso, a Zona de Processamento de Exportações (ZPE) de Pecém, a primeira a entrar em operação no país, em 2013, prioriza atividades relacionadas com a produção de perfis, ligas, barras, fios e placas de aço e hospeda o maior projeto brasileiro de produção de hidrogênio verde em larga escala.

As Cidades Polo consideradas pelo estado, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são:

i. **Sobral** - exportações de calçados para Colômbia, Paraguai e Estados Unidos;
ii. **Crato** - rota da fruticultura, exportações de mel natural para Equador, China e Estado Unidos;
iii. **Iguatu** - rota da fruticultura, exportações de calçados para Equador, Colômbia e Paraguai;
iv. **Limoeiro do Norte** – exportações de bananas frescas e secas para Argentina, Países Baixos (Holanda) e Reino Unido;
v. **Aracati** – exportações de frutas e produtos hortícolas para Estados Unidos, Países Baixos (Holanda) e Taiwan;
vi. **Tianguá** – polo logístico relevante para exportações de preparações alimentícias;
vii. **Quixeramobim** - rota do leite, exportações de calçados para Argentina, Estados Unidos e França;
viii. **São Gonçalo do Amarante** – Porto de Pecém e ZPE, polo logístico e exportações de semimanufaturados de ferro ou aço para Estados Unidos, México e Alemanha;
ix. **Tauá** - rota do cordeiro e polo logístico da região do Sertão dos Inhamuns;
x. **Camocim** - exportações de crustáceos para Estados Unidos, China e Austrália.

PONTOS A DESTACAR | CEARÁ

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Ampliar as exportações do **setor calçadista** cearense para a América do Sul. Atualmente, o estado já vende US$ 35 milhões de calçados para Argentina (por Dionísio Cerqueira-SC e Uruguaiana-RS), Paraguai (por Foz do Iguaçu-PR e Ponta Porã), Bolívia (por Corumbá-MS e Guajará-Mirim-RO), Uruguai (por Jaguarão-RS e Chuí-RS) e Peru (por Assis Brasil-AC).

2. Aumentar as exportações da **fruticultura irrigada** para os vizinhos sul-americanos, com atenção especial para os melões frescos. O Ceará exporta US$ 33 milhões desse produto para a Holanda, US$ 20 milhões para o Reino Unido e US$ 5 milhões para a Espanha. Para o conjunto da América do Sul, exporta somente US$ 1,2 milhão, grande parte por Foz do Iguaçu-PR, Dionísio Cerqueira-SC e Chuí-RS.

3. Em 2024, o estado exportou US$ 560 milhões de produtos **semimanufaturados de ferro ou aço**, sobretudo para Estados Unidos, México e Alemanha, quase que exclusivamente pelo Porto de Pecém-CE. Já as vendas destinadas à América do Sul chegaram a US$ 3,8 milhões, essencialmente para o Peru, com escoamento pelo Porto de Suape-PE. Há expectativa de alcançar maiores fatias do mercado regional por via marítima.

4. Implementar o **Porto Seco de Quixeramobim-CE**, o ponto geodésico do Ceará, como um *hub* logístico rodoviário e ferroviário, voltado para o transporte de carga, descarga e armazenamento de mercadorias. A obra é importante para a Transnordestina e pode desempenhar função primordial de articuladora da região do Cariri e de parte do Nordeste, melhorando as conexões internas com o Brasil e externas, com os países vizinhos, por meio de rodovias, ferrovias, rotas marítimas e navegação de cabotagem.

5. O Ceará exportou, em 2024, mais de US$ 31 milhões em **tecidos de algodão** para o mundo. Cerca de US$ 24 milhões (80% do total) foi destinado à América do Sul, principalmente para Colômbia, Peru, Paraguai, Equador e Argentina. Três quartas partes dos envios de algodão cearense para os países vizinhos foram transportados por via marítima. Das vendas por via rodoviária destacam-se Paraguai, Uruguai, Bolívia e Chile, que utilizam as aduanas de Foz do Iguaçu-PR, Chuí-RS e Corumbá-MS.

6. Explorar as capacidades competitivas da Zona de Processamento de Exportações - **ZPE de Pecém** na área de produção de energia a base de Hidrogênio e Amônia Verde, como a implantação de *data centers*.

3.3.4 Maranhão

Elaboração: SEAI/MPO

Em 2024, o Maranhão exportou US$ 137 milhões para a América do Sul, com aumento de 10% sobre o montante vendido no ano anterior. Entre 2023 e 2024, as exportações do estado, por via rodoviária para os países vizinhos, cresceram mais de 55%, de US$ 12,5 milhões para US$ 19,5 milhões. Cerca de 80% das exportações maranhenses para as economias sul-americanas foram de óxidos de alumínio para a Argentina (US$ 108 milhões), via porto de São Luís-MA. Em segundo lugar, estão as carnes de bovino desossadas, frescas ou refrigeradas destinadas ao Uruguai (US$ 18 milhões), por meio de transporte rodoviário via Chuí-RS.

A balança comercial maranhense com a América do Sul é levemente superavitária. No caso das compras externas, 85% dos US$ 128 milhões entraram no Brasil pelo porto de São Luís-MA, com destaque para as importações de carvão da Colômbia; arroz e trigo da Argentina; fertilizantes da Venezuela; e carvão e fosfatos do Peru. Por outro lado, chama a atenção a importação de US$ 17 milhões de queijo muçarela oriundo da Argentina, que ingressa no território nacional pela Unidade da Receita Federal de Foz do Iguaçu-PR.

O Maranhão possui algumas estradas primordiais. A BR-316 interliga a parte norte do estado a Belém-PA, enquanto a BR-230 (Transamazônica) conecta o sul do estado ao vizinho Pará e a projetos de infraestrutura relevantes, como a Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte e a BR-163, importante trecho logístico do escoamento de grãos do Centro-Oeste. Além disso, a BR-135 se inicia em São Luís-MA e atravessa os estados do Piauí e Bahia até chegar a Minas Gerais, já próxima aos portos do Atlântico, do Espírito Santo e do Rio de Janeiro.

A Estrada de Ferro de Carajás (EFC) é a principal conexão da exportação de minério de ferro extraído do Pará ao Porto de Itaqui, em São Luís-MA, e interligada à Ferrovia Norte-Sul (FNS), na cidade de Açailândia-MA. Na capital, existe também a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), proveniente de Fortaleza-CE, em contrato de operação e manutenção. Vale ressaltar que se ventila a construção da EF-317, entre o Terminal Portuário de Alcântara (TPA) e Açailândia, como alternativa à EFC e com interligação à FNS. A iniciativa está em fase de projeto e ainda sem previsão de início das operações. O projeto de ramal Balsas-Estreito tem como objetivo conectar a cidade de Balsas-MA a Estreito-MA, consolidando outra opção de interligação da Ferrovia Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul e para o escoamento da produção do Matopiba.

Em 2024, o Aeroporto Internacional de São Luís – Marechal Cunha Machado, principal do Estado, registrou mais de 1,6 milhões de passageiros. Está entre os 25 aeroportos mais movimentados do Brasil e entre os cinco principais das capitais do Nordeste, refletindo melhorias em infraestrutura e incentivos ao turismo regional.

A Hidrovia do Parnaíba, integrada pelos rios Parnaíba e Balsas, é considerada uma importante alternativa para o transporte de cargas, sobretudo grãos, até o Porto de Itaqui, em São Luís-MA, e ao Porto Piauí, em Parnaíba-PI, ainda em construção. Ao longo de mais de 1.100 km, entre Santa Filomena-PI e a Foz do Parnaíba, passa por Ceará, Piauí e Maranhão. O governo estadual demanda o projeto Integrador Intermodal do Vale do Parnaíba, como forma de articular os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário.

O Porto de Itaqui é um dos principais do Brasil. Com calado máximo de 18 metros, o terminal é usado para exportações de soja, milho, celulose, alumínio em lingote, ferro-gusa, entre outros produtos. Esta estrutura portuária, no entanto, se encontra em limite de operacionalização para grãos. Na região, também operam o Terminal Portuário da Ponta da Madeira da Vale e o Terminal de Uso Privado (TUP) da Alumar. Ressalta-se que, durante o diálogo com o MPO, o governo do Estado do Maranhão enfatizou a necessidade de portos com capacidade para realizar cabotagem pelo litoral brasileiro. O Porto de Itaqui vem se consolidando como ponto de escoamento de grãos do Matopiba, região constituída pelo estado do Tocantins e partes do Maranhão, do Piauí e da Bahia, com forte expansão agrícola desde os anos 1980.

No estado, ressalta-se a produção de soja e milho em Balsas-MA, o polo agropecuário em Imperatriz-MA e a rede de comércio e serviços em São Luís-MA. Além disso, destaca-se a ZPE em Bacabeiras, em implantação nos arredores da capital. Já com projeto aprovado para refinaria de petróleo, a iniciativa está em sintonia com a possibilidade de exploração da margem equatorial no Amapá e com a interligação ao Porto de Itaqui.

As principais Cidades Polo indicadas pelo Estado, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, foram:

i. **São Luis** – principal centro logístico do estado, crucial para o escoamento de produtos pelo Porto de Itaqui, especialmente: grãos, minério de ferro, e celulose;

ii. **Imperatriz** – polo agropecuário e de comércio voltado para os mercados do Centro-Oeste e Norte do Brasil;

iii. **Balsas** – região produtora de soja e milho, bem como de etanol de milho e óleos vegetais, produtos da indústrias de transformação;

iv. **Açailândia** – polo metalmecânico com produção de ferro-gusa, ponto final da Ferrovia Norte-Sul;

v. **Caxias** – polo agroindustrial de relevância;

vi. **Timon** – polo agroindustrial significativo;

vii. **Bacabeira** – local de uma futura Zona de Processamento de Exportação (ZPE), cujos investimentos estratégicos espera-se que estejam voltados para derivados do petróleo, biocombustíveis e metanol; hidrogênio e amônia verdes; siderurgia verde e metalurgia; produtos de minerais não metálicos; agroindústria alimentar; indústrias de transformação e de alta tecnologia; energia; além de *data centers*.

PONTOS A DESTACAR | MARANHÃO

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Articular a **rede intermodal de transportes** do Maranhão, reforçando o sistema de cabotagem entre os principais terminais brasileiros, além de conectar o Terminal Portuário de Alcântara com a Ferrovia EF-317 (a Estrada de Ferro do Maranhão, entre Açailândia e Alcântara) e a Ferrovia Norte-Sul (FNS), permitindo o acesso às cargas de minério de ferro, de grãos e outros produtos do Centro-Oeste e do Sudeste e, futuramente, do Nordeste.
2. Estruturar a Zona de Processamento de Exportação - **ZPE de Bacabeira**, com investimentos em setores estratégicos: derivados do petróleo e biocombustíveis; metanol, hidrogênio e amônia verde; siderurgia verde e metalurgia; ferro produtos minerais não metálicos; agroindústria alimentar; papel e celulose; indústrias de alta tecnologia e *data centers*.
3. Consolidar o **Porto de Itaqui** como ponto de escoamento de produtos oriundos não somente do Maranhão, mas também do Tocantins, do Piauí e da Bahia. Em 2024, o terminal despachou mais de US$ 8 bilhões em vendas de soja, milho, celulose, alumínio em lingote e minério de ferro, principalmente para China, Canadá e Estados Unidos.
4. Estimular a potencialidade de **Imperatriz-MA**, às margens da Hidrovia do Tocantins, como polo de produção e exportação de gado em pé, cortes nobres e de carnes bovinas frescas. Em 2015, o município chegou a exportar mais de US$ 12 milhões de bovinos vivos para a Venezuela. Em 2024, vendeu US$ 19 milhões de carnes bovinas frescas, sendo 99% para a América do Sul, saindo do Brasil por via rodoviária, pela aduana do Chuí-RS.
5. Fortalecer o setor produtivo de **Pesca e Aquicultura**, cuja relevância para a economia do estado é grande, ainda que as exportações maranhenses de peixes sejam incipientes. A atual produção inclui com espécies nativas como Curimatã, Tambaqui, Tambatinga, Piau e Pacu, além da Tilápia.

3.3.5 Paraíba

Elaboração: SEAI/MPO

Entre 2023 e 2024, a Paraíba manteve as suas exportações para a América do Sul em torno de US$ 14 milhões, equivalentes a 10% do total vendido pelo estado. Cerca de 30% das exportações paraibanas para os países vizinhos ocorre por via rodoviária e são compostas, basicamente, por calçados de borracha ou plásticos destinados ao Paraguai, Bolívia e Uruguai, comercializados pelas aduanas de Foz do Iguaçu-PR, Corumbá-MS e Chuí-RS.

No que se refere às importações paraibanas de produtos oriundos da América do Sul, 99% foram realizadas via marítima, com destaque para o Porto de Cabedelo. Os principais produtos importados foram: malte proveniente do Uruguai (US$ 79 milhões); trigo da Argentina (US$ 14 milhões) e do Uruguai (US$ 7 milhões); e pneumáticos de borracha vindos da Argentina (US$ 12 milhões).

A Paraíba possui duas rodovias centrais em seu eixo rodoviário. Primeiro, a BR-230, a Rodovia Transamazônica, que inicia em Cabedelo-PB e termina em Lábrea-AM, interligando o Maranhão aos rios Purus e Madeira, próximo à divisa dos estados Amazonas e Rondônia. Essa rodovia passa pelas cidades de Campina Grande, Patos e Cajazeiras. Segundo, tem-se a BR-101, que percorre 4.600 km, bordeando praticamente todo o litoral brasileiro, desde Touros-RN até São José do Norte-RS.

Umas das grandes demandas relacionada ao modal ferroviário é a construção de um ramal que conecte Cabedelo-PB a Barro-CE, cidade localizada às margens da Ferrovia Transnordestina e a 40 km do entroncamento da BR-116 com a BR-230. A nova linha férrea permitiria ligar o estado da Paraíba com os portos de Pecém-CE e Suape-PE, por meio antigos traçados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que passavam por Campina Grande, Patos e Cajazeiras.

No transporte aéreo da Paraíba, ressalta-se o Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, em João Pessoa, e o Aeroporto Presidente João Suassuna, em Campina Grande. Em 2024, o terminal da capital chegou a 1,6 milhão de viajantes. Embora não haja voos internacionais regulares atualmente, o aeroporto já operou rotas para Buenos Aires, na Argentina. Já o aeroporto de Campina Grande alcançou um recorde histórico em 2023: 260 mil passageiros. Opera voos diretos apenas para destinos nacionais, atendendo principalmente à demanda regional e ao fluxo turístico durante eventos como o maior São João do mundo.

O Porto de Cabedelo, por possuir menor envergadura, pode ser complementar aos terminais de Pecém-CE e Suape-PE. Uma das possibilidades elencadas pelo governo estadual é a implantação de Porto Seco em Caaporã, na Região Metropolitana de João Pessoa, conectando Cabedelo, Suape e o Aeroporto Castro Pinto em Santa Rita, na região metropolitana de João Pessoa- PB. Ademais, existem demandas para a construção de Estaleiro Naval em Lucena, em frente ao Porto de Cabedelo, financiado pelo Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), e para a consolidação da ZPE em Cabedelo.

Quanto ao tecido produtivo, destacam-se as indústrias paraibanas de calçados e couros, alimentos e bebidas e de construção civil. Além disso, o estado possui um polo têxtil em Itaporanga e polos moveleiros em João Pessoa e Campina Grande. Além disso, vale ressaltar os polos turístico de Cabo Branco, cerâmico, mineral, tecnológico e coureiro-calçadista.

A Paraíba considera suas Cidades Polo a partir da relevância que têm nos setores industrial, do agropecuário e de Turismo. As principais localidades indicadas são: **i. Santa Rita** – polo industrial, polo agropecuário; **ii. Campina Grande**, polo industrial e turístico, maior exportadora de calçados para América do Sul e rota da Biodiversidade/Economia Circular/TIC; **iii. Patos** – polo industrial, agropecuário e turístico; **iv. João Pessoa** – polo industrial agropecuário e turístico; **v. Caaporã**– polo industrial ; **vi. Alhandra** – polo industrial; **vii. Pitimbu** – polo industrial e agropecuário; **viii. Conde**, polo agropecuário e turístico, lugar da importação de malte vindo do Uruguai para o estado; **ix. Bananeiras** – polo agropecuário e turístico; e **x. Monteiro** – polo agropecuário e turístico. Ressalta-se que, à exceção de Bananeiras-PB, todas as cidades são integrantes das Rotas de Integração Nacional, Economia circular, Tecnologia da Informação e Comunicação (TICs), Cordeiro e da Biodiversidade.

PONTOS A DESTACAR | PARAÍBA

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. **Ampliar as exportações** de açúcar e melaços da Paraíba para Chile, Bolívia e Uruguai; calçados para a Venezuela; sucos de frutas ou vegetais para Argentina, Colômbia, Guiana, Suriname, Uruguai e Venezuela.
2. Estimular a **abertura de mercados** para vendas paraibanas de frutas tropicais para o Uruguai; manga, melão e água de coco para o Chile; carne de frango, pedra, areia e cascalho para a Guiana, que apresenta crescimento do setor de construção civil; proteína de origem animal e tilápias para a Colômbia; e de frutos do mar, incluindo camarão, para a Argentina.
3. Fortalecimento do **setor turístico paraibano** por meio de parcerias com os vizinhos sul-americanos. Estimular pacotes turísticos integrados, tendo como âncora o Polo Turístico Cabo Branco, em João Pessoa.
4. As **rodovias** são responsáveis por transportar cerca de 30% das exportações da Paraíba para a América do Sul. Trata-se, essencialmente, de calçados de borracha ou plásticos destinados ao Paraguai, Bolívia e Uruguai, que saem do território brasileiro por Foz do Iguaçu-PR, Corumbá-MS e Chuí-RS.
5. Considerar a possibilidade de concluir o **ramal ferroviário** entre Cabedelo-PB e Barro-CE, que permitiria conectar o estado da Paraíba com os portos de Pecém-CE e Suape-PE, via Ferrovia Transnordestina.

3.3.6 Pernambuco

Elaboração: SEAI/MPO

As exportações de Pernambuco para os países sul-americanos chegaram a US$ 725 milhões em 2024, equivalentes a 35% do total vendido pelo estado. Menos de 10% foram transportados por via rodoviária, com destaque para as baterias de automóveis para o Paraguai, via Foz do Iguaçu-PR; os interruptores, os condutores elétricos e os jogos de fios para velas de ignição para a Argentina, via São Borja-RS; e as baterias de automóveis e as pilhas de dióxido de manganês para a Bolívia, via Corumbá-MS.

O eixo rodoviário do estado de Pernambuco possui algumas estradas primordiais. A BR-232 ou Rodovia Luiz Gonzaga interliga Recife ao Sertão, passando pelo entroncamento com a BR-116, em Salgueiro, e com a BR-316, em Parnamirim. A estrada se conecta com a BR-230, próximo a Picos-PI, cruza o Maranhão e chega à BR-163, no Pará. Outra rodovia importante é a BR-101, que atravessa o estado no sentido vertical, desde a divisa com a Paraíba, ao norte, até a divisa com Alagoas, ao sul. Para um maior sentido de integração, destaca-se a necessidade de duplicação da BR-232, no trecho entre São Caitano e Salgueiro, e a construção do arco metropolitano de Recife, conectando Goiana, ao norte, importante polo automotivo, ao Porto de Suape.

No que se refere ao modal ferroviário, denota-se a necessidade de conclusão da Ferrovia Transnordestina até Salgueiro, ponto de entroncamento com o trecho que segue para o norte, perpassando o estado do Ceará até chegar no Porto de Pecém. Igualmente, considera-se salutar a viabilização de um Porto Seco ou Plataforma Logística na cidade de Salgueiro, devido à sua localização estratégica como entroncamento da BR-232, da BR-116 e da Ferrovia Transnordestina.

O principal aeroporto de Pernambuco é o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, que encerrou 2024 com um recorde histórico de 9,6 milhões de passageiros, consolidando-se como o terminal mais movimentado do Nordeste. Esse crescimento foi impulsionado pela ampliação da malha aérea internacional, que passou a contar com voos diretos para oito destinos, incluindo Buenos Aires, Montevidéu e Santiago. A Argentina destaca-se como o país sul-americano com maior número de voos diretos para o Recife.

O Complexo Industrial Portuário de Suape (Porto de Suape) é o maior da região, com calado que varia entre 15,5 e 20 metros, fundamental para o escoamento de automóveis, petróleo e derivados, soja, açúcar e minério de ferro. É o líder nacional em movimentação de granéis líquidos e maior porto público em navegação de cabotagem do país. Esse terminal portuário é responsável por 51% das exportações e 70% das importações pernambucanas (especialmente óleos de petróleo ou de minerais betuminosos).

Em termos das cadeias produtivas do estado, destacam-se setores já consolidados, como a indústria automobilística e as indústrias alocadas no Complexo Industrial Portuário de Suape. O agronegócio pernambucano possui enorme projeção comercial, com elevada competitividade global vinculada ao polo de fruticultura do Vale do São Francisco, capitaneado pelas cidades de Petrolina-PE e Juazeiro-BA, assim como ao polo de confecções do Agreste (Caruaru-PE, Toritama-PE e Santa Cruz do Capibaribe-PE). Igualmente, ressalta-se a produção gesseira de Araripina e a têxtil de Toritama, na região de Garanhuns. Ambas ainda não exportam para a América do Sul.

O Estado de Pernambuco identifica as seguintes localidades como sendo as principais Cidades Polo, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura: **i. Araripina** - Gesso; **ii. Petrolina** - Frutas; **iii. Salgueiro** – Entroncamento da Transnordestina; **iv. Arcoverde**; **v. Garanhuns** - Agropecuária; **vi. Caruaru** – Textil nos arredores; **vii. Recife** – Porto digital; **viii. Ipojuca** - Complexo de Suape; **ix. Goiana** – Indústria Automobilística; e **x. Belo Jardim** - Baterias.

PONTOS A DESTACAR | PERNAMBUCO

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Aproveitar a condição de Pernambuco como maior produtor de **carnes de aves e ovos** do Nordeste, buscando aumentar a comercialização de galináceos, ovinos e caprinos com os vizinhos sul-americanos.
2. Estimular a comercialização de **produtos têxteis e de confecção**, como jeans, oriundos das cidades de Caruaru, Toritama e Santa Cruz do Capibaribe, à margem da BR-232 e da BR-104. O estado atualmente exporta para o Paraguai, por via rodoviária, cerca de US$ 70 milhões em calças, bermudas, camisas e vestidos, entre outros produtos de vestuário.
3. Fortalecimento das exportações de **gipsita**, bem como incremento na comercialização de **ilmenita** (minério com o qual pode ser processado o titânio) e de **vanádio** (utilizado em ligas metálicas e baterias estacionárias).
4. Viabilizar Porto Seco ou Plataforma Logística na cidade de **Salgueiro-PE**, que conta com localização estratégica relacionada às possibilidades de conexão com a BR-232, a BR-116 e a Ferrovia Transnordestina, cujo projeto de linha férrea continua a Oeste até Suape-CE, a Leste até Eliseu Martins-Pi e ao Norte para Pecém.
5. Intensificar as **exportações de frutas**, com destaque para uvas e mangas oriundas de Petrolina, Lagoa Grande, Santa Maria da Boa Vista. Possiblidades de ampliação de mercados para outros produtos da fruticultura irrigada, a exemplo de melão e acerola.
6. Reestruturar o **Porto Fluvial de Petrolina**, fundado em 2010 e extinto em 2020, na Hidrovia do São Francisco, com o objetivo de promover um complexo industrial portuário na Região do Sertão do São Francisco.

3.3.7 Piauí

Elaboração: SEAI/MPO

As exportações do Piauí para a América do Sul somaram US$ 722 mil em 2024, concentradas basicamente em ceras vegetais destinadas ao Chile e ao Peru. Cerca de 90% dos registros de saída do território brasileiro foram feitos nos portos de Salvador-BA e Santos-SP. As importações alcançaram montante muito superior ao somarem US$ 7,2 milhões, principalmente de trigo oriundo da Argentina e Uruguai e fios de cobre do Peru. As entradas foram registradas sobretudo nos portos de Fortaleza e de Pecém.

A figura mostra três das principais estradas do eixo rodoviário piauiense. A BR-230 (Transamazônica) e BR-316, importantes eixos de ligação entre o Atlântico e a Rota da Ilha das Guianas, e a BR-135, proveniente da Bahia com destino a São Luís, e a BR-343, que interliga Floriano-PI, nas margens da futura hidrovia do Rio Parnaíba, entroncamento para escoamento de grãos e bovinos, até Teresina e seus ramos troncais, e com acesso ao Atlântico pelo Porto Piauí, em construção.

O Piauí está contemplado no projeto de expansão da Ferrovia Transnordestina, que sai de Pecém-CE, passa por Salgueiro-PE e segue para o oeste, até São Miguel do Fidalgo-PI e Eliseu Martins-PI, com proposta de continuação até Balsas-MA e Estreito-MA. No sentido leste, o plano é que a linha férrea ligue o território piauiense ao porto de Suape-PE. Os trechos da estrada de ferro também passam por Uruçuí-PI e Bom Jesus-PI, responsáveis por 75% das exportações do estado, principalmente de soja para a China. A região produtora de grãos do Piauí está localizada a mais de 1.000 km dos portos de Pecém-CE e Suape-PE.

Em 2024, o Aeroporto Senador Petrônio Portella, em Teresina, movimentou cerca de 1,8 milhão de passageiros, entre embarques e desembarques; aproximadamente 3 % a mais quando comparado a 2023. No primeiro semestre de 2025, embarcaram mais de 527 mil viajantes. Para melhorar o atendimento aos passageiros e aumentar a capacidade operacional, foram realizadas modernizações no terminal de passageiros.

O Porto de Luís Correia encontra-se estrategicamente posicionado. O projeto integra um plano de transporte intermodal para conectar todo o estado do Piauí, de norte a sul, podendo atender os mercados europeus, norte-americanos e asiáticos pelo Canal do Panamá. Também se localiza próximo às regiões produtivas do Matopiba e associa-se à segunda ZPE do Brasil, de Parnaíba, polo de produção de hidrogênio verde, em construção. Cabe destacar que o Porto e a ZPE estão localizados na cidade de Luis Corrêa, ao lado de Parnaíba, cidade intermediadora segundo o MIDR. Essa localidade é polo turístico e referência de logística portuária na região. Outro terminal, ainda em construção, é o Porto Piauí, localizado em Luís Correia, que deve operar como ponto de escoamento do minério de ferro de Piripiri-PI.

O estado aponta para os setores do agronegócio (soja e milho), de energias renováveis (produção de energia eólica e fotovoltaica em geração centralizada), de mineração (calcário, níquel, ferro, mármore e opala), de comércio e serviços e de turismo (Parque Nacional Serra da Capivara – Patrimônio Mundial da Unesco, Praia de Barra Grande – esportes aquáticos, e o Delta do Parnaíba – único delta em mar aberto das Américas).

As Cidades Polo consideradas pelo estado, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são: **i. Piripiri** e sua mineração de ferro, que requer a modernização da ferrovia entre Fortaleza e São Luis; **ii. Teresina**, o centro administrativo, tecnológico e educacional; **iii. Floriano**, polo industrial e logístico e entroncamento entre a BR-135 e a BR-230; **iv. Picos**, polo comercial e de logística rodoviária, componente da rota do mel; **v. Uruçuí**, fronteira com o Maranhão, às margens do Rio Parnaíba e destaque do agronegócio na produção de soja; **vi. Bom Jesus**, polo agroindustrial; **vii. Paulistana**, rota do cordeiro, possui mineração e energia renovável; **viii. Queimada Nova**, rota do cordeiro e energia renovável (eólica e solar); **ix. São Raimundo Nonato**, rota do cordeiro e mel, com capacidade de turismo e conservação ambiental; **x. Parnaíba**, turismo e logística portuária. Destaca-se que das cidades mencionadas, somente Parnaíba demonstrou exportação em 2024 e foram registradas em Teresina as importações realizadas, especialmente de trigo. Nas demais são potencialidades que precisam ser fortalecidas.

PONTOS A DESTACAR | PIAUÍ

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Tornar operativo o **Porto de Luís Correia**, estrategicamente posicionado por sua proximidade com o Canal do Panamá e devido à sua integração com a ZPE de Parnaíba, futuro polo de produção de hidrogênio verde.
2. Ampliar as **exportações de milho** para as economias sul-americanas. Entre 2022 e 2023, o estado exportou mais de US$ 30 milhões desse produto para a Colômbia, com destaque para a produção dos municípios de Uruçuí, Baixa Grande do Ribeiro e Bom Jesus.
3. Impulsionar a indústria de fabricação de féculas e amidos vegetais, aprovada para a **ZPE de Parnaíba**. O projeto prevê envolvimento da indústria com a agricultura local. A região do baixo Parnaíba é uma das principais regiões produtoras de mandioca do Piauí e Maranhão.
4. Desenvolver a Bioeconomia no estado, promovendo a exportação de produtos derivados de **ceras vegetais** para vizinhos da região. O Piauí já exporta com regularidade esses bens para Chile, Venezuela, Peru, Argentina e Colômbia.
5. Promover Rotas Turísticas integradas de **turismo arqueológico, ecológico e histórico**, com destaque para o Parque Nacional Serra da Capivara, Praia de Barra Grande e o Delta do Parnaíba.

3.3.8 Rio Grande do Norte

Elaboração: SEAI/MPO

Em 2024, o estado do Rio Grande do Norte exportou para a América do Sul o equivalente a US$ 30,8 milhões. Deste valor, 62% foram tecidos de algodão destinados para Colômbia e Peru, por via marítima, especialmente pelo Porto de Salvador-BA, Santos-SP e Suape-PE. Outros 20% das vendas externas do estado foram de chapas, folhas, películas, tiras e lâminas de plástico enviados para Colômbia, pelos portos de Paranaguá-PR e Suape-PE.

As importações do Rio Grande do Norte vindas dos vizinhos sul-americanos perfizeram o montante de US$ 53,1 milhões, com quase totalidade das mercadorias entrando pela via marítima pelos portos de Natal-RN e de Suape-PE. Tratam-se, principalmente, das compras de trigo, queijos e requeijão da Argentina.

O Rio Grande do Norte tem três pilares importantes no que concerne a rodovias. Primeiro, a BR-101, que conecta o estado aos portos de Suape-PE e Salvador-BA. Segundo, a BR-304, um eixo de conexão transversal, que segue rumo ao Ceará, passando por Mossoró. E, terceiro, a BR-226, outra transversal, que liga a capital potiguar com a cidade de Wanderlândia-TO.

No modal ferroviário, existiam traçados antigos, como a Estrada de Ferro Natal-Nova Cruz, inaugurada em 1883, e a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que ligava Natal a Mossoró. Ambos os trechos precisam de reparos. Outra demanda é a retomada da Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, que funcionou até os anos 1980 e atualmente pode ser conectada à Transnordestina, no Ceará.

O principal aeroporto do Rio Grande do Norte, Aeroporto Internacional de Natal – Governador Aluízio Alves, registrou quase 2,4 milhões de passageiros em 2024. No que diz respeito à conectividade internacional, o aeroporto ampliou suas operações com voos para Argentina. Destaca-se a introdução de uma nova rota para o Aeroparque Jorge Newbery, em Buenos Aires.

No modal marítimo do Rio Grande do Norte, é importante destacar a necessidade de integração do porto de Natal com outros terminais da região Norteste. Atualmente, o porto de Natal concentra 70% das exportações potiguares e Fortaleza-CE, 16%. No caso das importações do estado, fica mais evidente a relevância de estabelecer opções de navegação de cabotagem com terminais portuários dos estados vizinhos: 30% entram no território brasileiro pelo porto de Natal, 21% por Suape-PE, 13% por Salvador-BA e 12% por Fortaleza-CE.

Os principais setores elencados pelo estado são: a fruticultura (melão, melancia, abacaxi, manga e banana); a mineração (ferro, ouro, rochas ornamentais, rochas britadas cascalho, mármores em bruto e granito em bruto); a indústria têxtil (tecidos em algodão e em fibras sintéticas); o setor de pesca e aquicultura (peixes de pesca marinha congelados e processados, peixe de pesca continental, crustáceos e produtos de aquicultura); setor calçadista (calçados em couro); Petróleo (diesel, gasolina, querosene, outros combustíveis e derivados); cadeia de gás natural e cadeia do sal (sal marinho bruto para consumo, iodado e para usos industriais).

As principais Cidades Polo consideradas pelo estado, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são:

i. **Natal** – principal ponto de importação de trigo e queijos da Argentina e Uruguai e que concentra a exportação de tecido de algodão para Colômbia e Peru;
ii. **Mossoró** – atravessada pela BR-304, ponto inicial de conexão à FTL, cidade intermediadora, região incidente da rota do cordeiro e do mel e que exporta coco e castanha para Argentina;
iii. **Caicó**;
iv. **Currais Novos**;
v. **Parelhas** – vende caulim para o Peru;
vi. **São Miguel do Gostoso** – próxima ao início da BR-101, em Touros-RN;
vii. **Tibau do Sul**;
viii. **Santa Cruz**.

PONTOS A DESTACAR | RIO GRANDE DO NORTE

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Possibilidade de integrar a **Ferrovia Transnordestina** ao estado, no trecho entre Mossoró-RN e Sousa-PB, impulsionando o desenvolvimento da economia local por meio da facilitação e ampliação do escoamento de mercadorias.
2. Viabilizar exportações de produtos da **indústria** têxtil e confecções para os mercados sul-americanos. O Rio Grande do Norte já vende bens do setor vestuário e seus acessórios para Portugal e países da África.
3. Fomentar investimentos voltados para a **fruticultura irrigada**. A economia potiguar atualmente exporta melões, melancias, mamões, castanha de caju e mangas para países europeus pelos portos de Fortaleza e Natal. O polo de fruticultura do estado concentra-se em Mossoró-RN.
4. Fortalecer a produção de **energia limpa e renovável**, principalmente a fotovoltaica, a solar e a eólica. O Rio Grande do Norte é o estado com mais turbinas eólicas em operação no Brasil.

3.3.9 Sergipe

Elaboração: SEAI/MPO

Em 2024, o estado de Sergipe exportou US$ 4 milhões para a América do Sul. Deste montante, 25% foram aquecedores elétricos de água destinados ao Paraguai e à Bolívia, por via rodoviária, e ao Equador e à Colômbia, por via marítima. Outros 20% das vendas externas do estado foram sucos de laranja ou abacaxi enviados para Uruguai, Chile e Colômbia, sendo que uma terceira parte saiu do Brasil por rodovias, pela cidade de São Borja-RS.

As importações de Sergipe vindas dos vizinhos sul-americanos alcançaram US$ 22 milhões, com quase a totalidade das mercadorias entrando no território nacional por Aracaju-SE, o equivalente a US$ 16 milhões. Tratam-se, principalmente, das compras de trigo da Argentina (US$10,6 milhões) e coque de petróleo da Colômbia (US$ 5,4 milhões). Também houve importações de extrato de tomate do Peru (US$ 2 milhões), que entraram no Brasil por Salvador-BA, Santos-SP e São Francisco do Sul-SC.

O estado de Sergipe conta com duas rodovias principais. Primeiro, a BR-101, que liga o estado aos demais portos da região, especialmente Suape-PE e Cabedelo-PB, e ao Sudeste e ao Sul do Brasil. Segundo, a BR-235, rodovia transversal que inicia próximo à capital Aracaju-SE e segue, de maneira contínua, até a unidade de conservação Parque Nacional Serra das Confusões, no Piauí, passando por Canudos-BA e Petrolina-PE.

A Ferrovia Centro Atlântica (FCA) atravessa o estado e desempenha um importante caráter de integração com o Centro-Oeste, o Sudeste e o litoral nordestino, tanto ao sul, com a Bahia, quanto ao norte, com Alagoas. A ferrovia foi um modal de transporte relevante para a economia sergipana, sobretudo entre os anos 1930 e 1970. Um dos pontos fundamentais da estrada era a centenária estação ferroviária de Aracaju, construção tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

O Aeroporto de Santa Maria, em Aracaju, movimentou aproximadamente 1,27 milhão de passageiros em 2024, um crescimento de cerca de 9,2% em relação ao ano anterior, consolidando o maior fluxo desde 2015. O terminal registrou cerca de 10 mil de operações aéreas domésticas, aumento de 15,4% em relação à 2023, além de movimentar cerca de 3.274 toneladas de cargas. Em junho de 2024, o número de passageiros cresceu 23% em relação a junho de 2023, resultado impulsionado pelas festividades juninas e pelo fluxo turístico sazonal.

A totalidade do transporte sergipano que transita pelo mar se dá por meio do Terminal Marítimo Inácio Barbosa - TMIB, o Porto de Sergipe, na Região Metropolitana de Aracaju. Com um calado de 9,5 metros, este porto é o principal ponto de exportações e importações do estado, absorvendo cerca de 60% do total. Por sua vez, o terminal portuário de Salvador-BA concentra 25% do comércio exterior do estado. Assim, destaca-se a necessidade de conexão por navegação de cabotagem entre Aracaju e outros importantes portos do Nordeste.

Quanto ao tecido produtivo, há setores consolidados, como extração de petróleo, produtos de couro, mobiliário, alimentos e produtos minerais. Destacam-se, ainda, o agronegócio (cana-de-açúcar, citricultura, milho e pecuária leiteira); a indústria de transformação (têxtil e confecções); fertilizantes (produção de potássio) e o setor de turismo.

As principais Cidades Polo consideradas pelo estado, cuja relevância encontra-se relacionada à dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, são:

i. **Aracaju** – centro administrativo, comercial e de serviços;
ii. **Nossa Senhora do Socorro** – polo industrial e logístico;
iii. **Itabaiana** – cidade intermediadora, componente da rota da economia circular, polo atacadista e de distribuição;
iv. **Lagarto** – polo agropecuário e industrial;
v. **Estância** – polo industrial e turístico e exportador de óleos essenciais ;
vi. **Carmópolis** – exploração de petróleo e gás e ponto de passagem da BR-101;
vii. **Canindé de São Francisco** – turismo e energias renováveis;
viii. **Propiá** – logística fluvial e polo agropecuário;
ix. **Tobias Barreto** – polo têxtil e de confecções;
x. **Laranjeiras** – indústria e setor histórico-cultural.

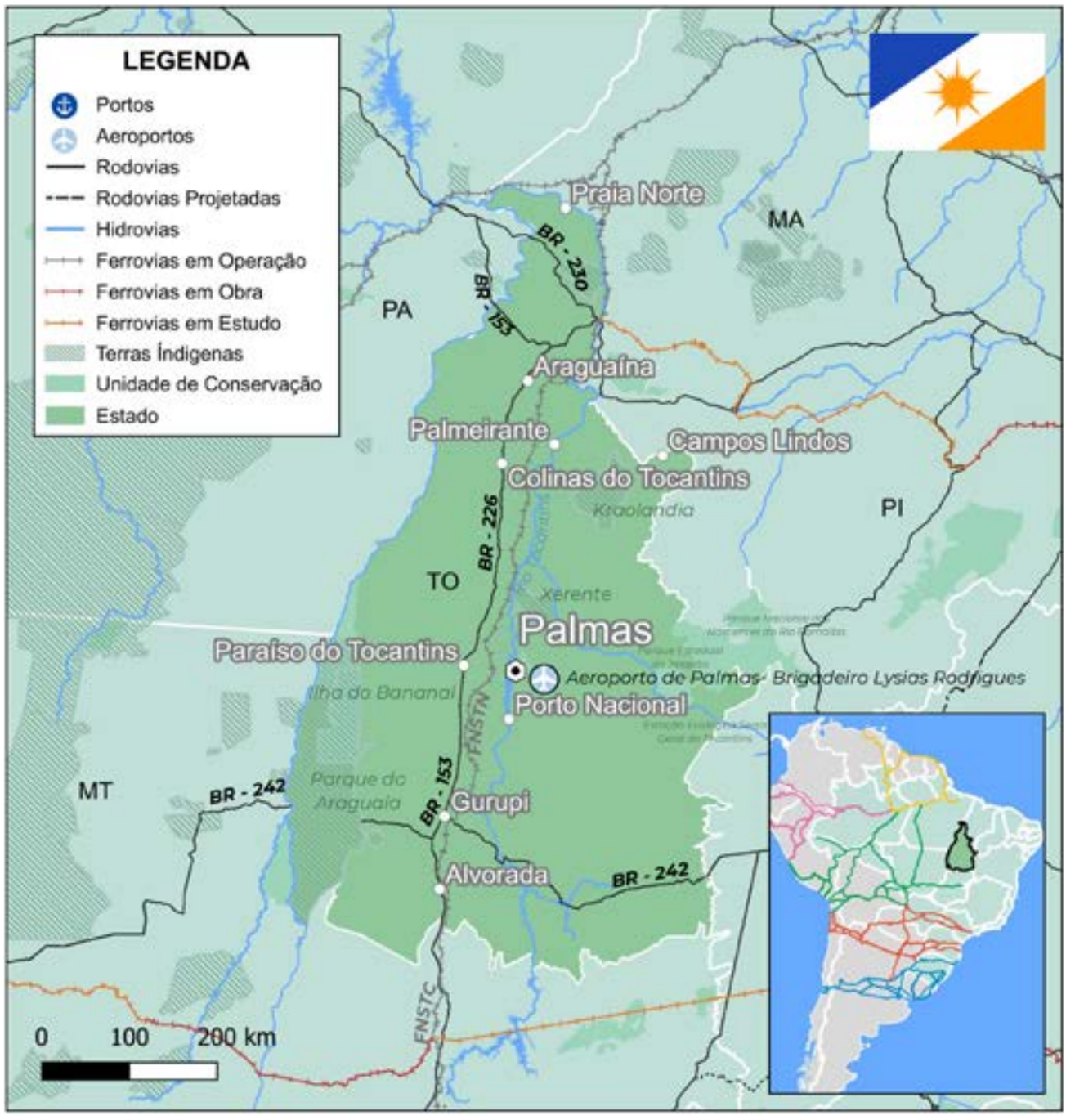
PONTOS A DESTACAR | SERGIPE

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. **Ampliar as exportações** de sucos de laranja e abacaxi para Chile, Colômbia e Equador; materiais de construção, ladrilhos e placas para pavimentação, revestimentos de pavimentos e artefatos plásticos, para Chile, Paraguai e Peru; de calçados de borracha ou plástico e de material têxtil e acessórios para Argentina, Paraguai, Bolívia e Guiana Francesa; de aquecedores elétricos de água e outros aparelhos eletrodomésticos para Bolívia, Paraguai e Equador; e de preparações alimentícias e de confeitaria para Paraguai e Colômbia.
2. Considerar a importância de **conexão intermodal** da BR-101, da FCA e do Porto de Aracaju-SE para o escoamento da produção de alguns municípios sergipanos que atualmente já exportam, de maneira frequente, para Paraguai, Colômbia, Bolívia, Peru e Equador, como Aracaju, Lagarto, Laranjeiras, Nossa Senhora do Socorro, Estância e São Dimas.

3.4 REGIÃO NORTE

3.4.1 Tocantins



Elaboração: SEAI/MPO

No período recente, o estado do Tocantins tem elevado suas exportações para a América do Sul, com destaque para as vendas de milho e manganês destinadas à Colômbia, de soja para o Uruguai e de peptídeos para o Peru, por via marítima, por meio dos portos de Itaqui, em São Luís-MA, ou de Belém-PA. Nos últimos dois anos, no entanto, despontaram as vendas de carnes bovinas do Tocantins para as economias dos países vizinhos, por meio de transporte rodoviário.

Entre 2023 e 2024, o estado exportou US$ 5,5 milhões de carnes bovinas para Chile, Uruguai e Paraguai, com registro de saída do território brasileiro nas cidades de São Borja-RS, Chuí-RS e Foz do Iguaçu-PR. Também em 2024, uma pequena quantidade de soja tocantinense foi vendida para o Peru via porto de Vila do Conde-Barcarena, nos arredores de Belém-PA. Chama a atenção que, considerando o total vendido pelo estado para a América do Sul por todos os modais, a principal aduana utilizada pelo Tocantins está localizada na cidade de São Borja-RS.

No caso das importações, em 2024 o Tocantins comprou essencialmente álcoois acíclicos da Venezuela (US$ 3 milhões), prata do Peru (US$ 2,7 milhões) e óleos de de Santos-SP, Guarulhos-SP e Corumbá-MS. Nota-se que a cidade de Palmas-TO está localizada a 2.000 km do porto de Santos-SP e da cidade de Corumbá-MS, quase o dobro da distância de Palmas-TO até Belém-PA e São Luís-MA, sugerindo que algumas mercadorias adquiridas pelo estado poderiam entrar no Brasil pelo Arco Norte.

A principal via rodoviária é a BR-153, que interliga o estado de sul a norte, desde a cidade de Talismã-TO até Xambioá-TO. Essa rodovia termina em São Domingos do Araguaia-PA, onde se encontra com a BR-230, a Transamazônica. Desse ponto segue para Belém-PA, porta de entrada da Rota 1 - Ilha das Guianas, por meio de rodovias estaduais paraenses (PA-151, PA-481, PA-150 e PA-475), sob a alcunha de Alça Viária.

Outra via fundamental para o Tocantins é a BR-242 (Rodovia Milton Santos), que se inicia na Bahia e cruza o território tocantinense na transversal. Essa rodovia começa no município de Maragogipe-BA, e termina em Sorriso-MT. Em Gurupi-TO, a via encontra-se com a BR-153 e, a partir daí, continua até a Ilha do Bananal. Devido às especificidades territoriais e à possibilidade de cruzar essa ilha, no Parque do Araguaia, para chegar à BR-163, no Mato Grosso e, consequentemente, à Rota 3 - Quadrante Rondon, necessita de tratativas junto aos povos originários e às comunidades tradicionais.

A Ferrovia Norte-Sul (FNS) corta o estado do Tocantins no sentido vertical, ao longo de 850 km, em percurso praticamente paralelo com a BR-153. A FNS atravessa quatro regiões brasileiras e outros quatro estados. A cidade de Porto Nacional-TO, localizada às margens do rio Tocantins, é fundamental para a linha férrea: conecta o Tramo Norte (até Açailândia-MA) com o Tramo Central (até Anápolis-GO). Destaca-se, ainda, a Estrada de Ferro Carajás (EFC), ao Norte, na fronteira com o Maranhão, que transporta minério de ferro da Companhia Vale de Marabá-PA para o Porto de Itaqui-MA.

Em 2024, o Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues, registrou aproximadamente 725 mil passageiros em 2024. No que diz respeito à conectividade aérea, o aeroporto opera voos domésticos, mas atualmente não possui voos internacionais. Com as atuais obras de modernização no terminal, o Aeroporto de Palmas está mais preparado para fortalecer sua posição como porta de entrada para destinos turísticos no Tocantins, como o Jalapão.

A Hidrovia do Tocantins tem potencial para interligar o Atlântico com o Centro-Oeste e consolidar o Corredor de Exportação Centro-Norte. As obras do derrocamento do Pedral do Lourenço, nas cercanias de Marabá-PA, que já tiveram licença de instalação deferida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), são fundamentais para otimizar a segurança e a eficiência do transporte fluvial. As obras permitirão a navegação pelo rio Tocantins até o município de Praia Norte-TO, viabilizando o escoamento da produção do Cerrado brasileiro pelo oceano Atlântico, por meio desta hidrovia.

Ressalta-se a implantação da ZPE em Araguaína-TO, importante polo agropecuário e comercial, que já exporta carne bovina fresca ou refrigerada para o Chile via Porto de Itaqui-MA, características também verificadas nos casos de Imperatriz-MA e Açailândia-MA; e o porto seco em Porto Nacional-TO, nos arredores de Palmas, conectado à Ferrovia Norte-Sul e ao Porto de Itaqui-MA, para processamento logístico da soja e milho provenientes do Matopiba.

Com relação à relevância da dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura, o governo do Tocantins considera as dez principais Cidades Polo as seguintes:

i. **Palmas** – centro administrativo do estado;
ii. **Araguaína** – polo agropecuário e comercial, produção de minério de ferro e manganês;
iii. **Gurupi** – centro logístico e industrial;
iv. **Alvorada** – centro logístico, de infraestrutura e polo do agronegócio;
v. **Porto Nacional** – centro logístico, mineração (ouro), agronegócio e psicultura;
vi. **Palmeirante** – conexão logística;
vii. **Praia Norte** – conexão logística, comercial e de produção agrícola;
viii. **Paraíso do Tocantins** – infraestrutura e serviços;
ix. **Colinas do Tocantins** – polo logístico e agropecuário;
x. **Campos Lindos** – grande produtor de grãos e de manganês.

PONTOS A DESTACAR | TOCANTINS

Oportunidades a serem estimuladas pelo processo de integração sul-americana

1. Incentivar exportações de **carne suína e pescado** para mercados de Argentina, Chile e Peru, com possibilidade de transporte por via rodoviária.
2. Ampliar a **agroindustrialização do estado**, com estímulo à produção de derivados de soja, milho e mandioca para exportação, com agregação de valor.
3. Ativar **Arranjos Produtivos Locais (APL)**, promovendo apicultura, avicultura, mandiocultura, fruticultura nativa e cultivável, horticultura, psicultura, suinocultura, lácteos, artesanato, e espécies nativas e cultiváveis de maior valor agregado. Estímulo à agroindustrialização, produção e transformação de alimentos e bebidas.
4. Promover as exportações de **frutas e preparações de frutas** para os países vizinhos. O estado já vende melancias para o Paraguai e sucos de abacaxi para Argentina, Chile e Uruguai, por via rodoviária.
5. Aproveitar as potencialidades de **mineração estratégica**, como quartzo, grafite, cromo, zircónio, ilmenita e titânio, em áreas como Porto Nacional. O governo estadual firmou parcerias com o Serviço Geológico do Brasil (SGB), com a finalidade de realizar levantamentos geofísicos sobre o potencial mineral do estado.
6. Produtos já exportados com **potencial de expansão de vendas** para os mercados sul-americanos: i) Carnes de bovinos, desossadas, congeladas; ii) feijões das espécies mungo hepper ou vigna radiata; wilckseck, secos em grão, mesmo pelados ou partidos; iii) milho, exceto para semadura; iv) soja, mesmo triturada, exceto para semeadura

Aeroporto de São Gonçalo do Amarante
Rio Grande do Norte (RN)

4

INTERIORIZAÇÃO DAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

A análise individualizada de cada um dos 15 Estados não fronteiriços e do Distrito Federal permitiu observar características particulares e, ao mesmo tempo, projetar oportunidades específicas de cada Unidade da Federação com relação à integração sul-americana. A **Figura 10** apresenta as principais vias de conexão entre as 16 Unidades da Federação não fronteiriças e os estados que fazem fronteira com os países sul-americanos, propondo conexões entre os modais de infraestrutura de transporte constitutivos do projeto Rotas, cujos traçados alcançam o interior do país e desembocam no Oceano Atlântico.

Nessa seção estão aglutinadas as informações da anterior, com o propósito de facultar a extensão da rede de infraestrutura física do litoral atlântico e do interior do Brasil no sentido das Rotas de Integração Sul-Americana.

Como observado na seção anterior, o comércio rodoviário das 16 Unidades da Federação não fronteiriças com as economias vizinhas é elevado: cerca de US$ 10,9 bilhões de exportações e US$ 4,4 bilhões de importações. Os entes que não possuem fronteira internacional mantêm relações comerciais mais intensas com a América do Sul do que os próprios Estados de fronteira. Cerca de dois terços das exportações e mais da metade das importações brasileiras do continente são oriundas de entes não fronteiriços. Esta realidade reforça o argumento da necessidade de que o projeto Rotas considere o Brasil como um todo.

Além disso, com a configuração atual da logística de transportes do Brasil e da América do Sul, os dados do comércio intrarregional da maioria das Unidades da Federação não fronteiriças demonstram que as rodovias têm

sido o modal preferencial para o transporte de cargas de maior valor agregado ou para produtos perecíveis. Ou seja, quanto mais nobre for a mercadoria, maior é a tendência de que sejam movidas por terra, ainda que sempre dependendo da quilometragem do trecho percorrido e do preço por tonelada dos bens.

Além disso, com a configuração atual da logística de transportes do Brasil e da América do Sul, os dados do comércio intrarregional da maioria das Unidades da Federação não fronteiriças demonstram que as rodovias têm sido o modal preferencial para o transporte de cargas de maior valor agregado ou para produtos perecíveis. Ou seja, quanto mais nobre for a mercadoria, maior é a tendência de que sejam movidas por terra, ainda que sempre dependendo da quilometragem do trecho percorrido e do preço por tonelada dos bens.

FIGURA 10. REDE MULTIMODAL DO ESPAÇO TERRITORIAL NÃO-FRONTEIRIÇO CONECTADO ÀS ROTAS

Elaboração: SEAI/MPO

4.1 MALHA RODOVIÁRIA

A **malha rodoviária** do Brasil possui diversos eixos estratégicos que fortalecem a conexão entre regiões produtivas do país, os portos atlânticos e o interior do continente sul-americano, essenciais à exportação e às relações com os países vizinhos. Os entes subnacionais das regiões Sudeste e Centro-Oeste ocupam posição central no sistema rodoviário de integração brasileira e sul-americana.

Estados do Sudeste e do Centro-Oeste, como São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás e o Distrito Federal, ocupam posição central no sistema rodoviário de integração sul-americana. São Paulo conecta-se à Bolívia e ao Paraguai por meio da BR-374, BR-267 e SP-300, enquanto o Rio de Janeiro, cruzado pela BR-116, pela BR-101 e pela BR-040, demanda melhorias nas conexões entre as vias e os portos. O Distrito Federal, ponto central da malha, serve de entroncamento para a BR-070, a BR-030 e a BR-040, consolidando-se como elo entre o Centro-Oeste e o Nordeste. Goiás, por sua vez, abriga a intersecção de rodovias como a BR-153, a BR-364 e a BR-070, que compõem corredores de exportação com destino à Bolívia e ao Peru, conectando-se inclusive à Hidrovia do Madeira.

São Paulo destaca-se como o estado com a maior infraestrutura econômica e de transportes da América do Sul, servindo como elo central da integração regional. A BR-374 (Castello Branco) conecta o estado à BR-267, que leva à fronteira com o Paraguai, enquanto a SP-300 (Marechal Rondon) forma eixos logísticos fundamentais até a Bolívia por meio da BR-262 e da cidade de Corumbá-MS. Além disso, São Paulo é servido por diversas rodovias radiais, como a BR-116 e a BR-381, que fortalecem a conexão com os portos e com os estados do Sudeste e do Centro-Oeste. A interligação com as Rotas 4 e 5 potencializa ainda mais sua capacidade de exportação e mobilidade regional.

No Espírito Santo, destacam-se a BR-101, a BR-262 e a BR-259, com potencial para ampliar a conexão entre os portos de Vitória, Vila Velha e Aracruz e o interior de Minas Gerais. Este último estado possui infraestrutura densa e diversificada, com o Triângulo Mineiro e a Região Metropolitana de Belo Horizonte atuando como nós logísticos entre a BR-153, a BR-364, a BR-381 e a BR-040, servindo tanto ao mercado interno quanto ao escoamento rumo ao litoral e às fronteiras com países vizinhos.

No Nordeste, diversos estados avançam em obras e planos para melhorar suas conexões rodoviárias com o restante do país e com a América do Sul. Bahia, Pernambuco, Ceará, Maranhão, Alagoas e Paraíba são cortados por rodovias estratégicas como a BR-101, a BR-116, a BR-230 (Transamazônica), a BR-232 e a BR-316. As conexões com portos regionais e com projetos estruturantes como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a Ferrovia Transnordestina reforçam o potencial logístico do transporte intermodal. A duplicação de trechos rodoviários e a construção de arcos metropolitanos, como em Recife, são ações apontadas como necessárias para maior fluidez da malha.

Na região Norte, o Tocantins desponta como um estado com infraestrutura relevante para a integração sul-americana. A BR-153 corta o estado de norte a sul, conectando-o ao Pará e à BR-230 (Transamazônica), enquanto a BR-242 cruza o território na transversal, ligando-o ao Mato Grosso e à Bahia. Projetos que envolvem a travessia da Ilha do Bananal em direção à BR-163 e ao interior do Mato Grosso apontam para oportunidades logísticas, desde que conciliadas com as comunidades tradicionais e indígenas locais. Em estados como Sergipe, Rio Grande do Norte e Piauí, a BR-101 e seus entroncamentos seguem sendo os principais eixos de acesso aos portos e às rotas bioceânicas.

4.2 MALHA FERROVIÁRIA

A **malha ferroviária** apresenta significativa relevância para a integração nacional e para a conexão com a América do Sul, ainda que enfrente desafios estruturais e operacionais. Estados como Espírito Santo e Minas Gerais têm protagonismo nesse modal, com destaque para a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), fundamental para o escoamento de minério de ferro e para o acesso aos portos. Em Minas, também é possível destacar os trechos da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) que se conectam à Ferrovia Norte-Sul (FNS), formando uma base logística estratégica para o Centro-Oeste e o Nordeste. Já no Espírito Santo, a integração com o Porto de Tubarão impulsiona as exportações mineiras. O Rio de Janeiro, por outro lado, ainda carece de investimentos consistentes para otimizar sua malha ferroviária.

No Centro-Oeste e Sudeste, destaca-se a importância da Malha Oeste, que conecta São Paulo ao Mato Grosso do Sul e à Bolívia, integrando-se às propostas de corredores bioceânicos. A ligação entre Mairinque-SP e Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, é estratégica para acessar o Pacífico via Arica, no Chile. A antiga Malha Paulista, atravessando São Paulo até o Porto de Santos, complementa essa estrutura, recebendo cargas das regiões Norte e Centro-Oeste. Investimentos como o desvio ferroviário para Aparecida do Taboado-MS e a consolidação da Ferrovia Norte Sul (FNS) desde Estrela D'Oeste-SP até o Maranhão, passando por Minas Gerais, Goiás e Tocantins, evidenciam o esforço para tornar a malha mais eficiente, especialmente para o agronegócio.

Na região Nordeste, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a FCA e a Ferrovia Transnordestina são elementos-chave para a conexão entre o interior do país e os portos litorâneos. Estados como Bahia, Ceará, Maranhão e Pernambuco estão no centro desses projetos, com linhas férreas traçadas entre as regiões produtivas e os portos de Ilhéus-BA, Pecém-CE e Suape-PE. A conclusão e operação plena dessas ferrovias representam uma oportunidade de transformação logística, podendo alavancar exportações para a América do Sul e para outros mercados externos. A cidade de Anápolis-GO, com Porto Seco, surge também como polo logístico com entroncamentos relevantes e potencial de exportação de bens da indústria da transformação.

Apesar dos avanços, diversos estados nordestinos e do Norte apresentam trechos desativados ou degradados, como no caso de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte, cujas conexões com outras regiões ainda dependem da reativação ou construção de ramais. No Tocantins, a FNS e a EFC compõem um eixo logístico robusto, com potencial de integração regional. Iniciativas como a Fico, a Ferrogrão e o projeto de ligação ferroviária até o Peru apontam para um futuro em que o modal ferroviário poderá representar mais uma alternativa ainda mais importante de transporte para o Brasil e, também, para o continente sul-americano.

4.3 MODAL AÉREO

No **modal aéreo**, São Paulo abriga os aeroportos mais estratégicos e movimentados do país: Guarulhos lidera como o principal *hub* internacional, com 1.860 voos semanais para a América do Sul e mais de 670 mil toneladas de carga movimentadas em 2024. Viracopos está vocacionado para carga e se destaca pelo volume transportado e pelas rotas regionais diretas. Congonhas continua como importante polo de voos domésticos. O Rio de Janeiro, com o Aeroporto do Galeão, conecta-se diretamente a sete destinos sul-americanos, enquanto o Santos Dumont atende ao tráfego interno. O Aeroporto de Brasília é o terceiro mais movimentado do país, funcionando como *hub* nacional e regional. Em Minas Gerais, Confins é um dos terminais com maior movimentação e opera voos sazonais para Buenos Aires, além de ter alcançado recorde de carga em 2024.

Nos estados com conectividade internacional crescente, Recife possui voos diretos para oito capitais sul-americanas. Salvador ampliou sua malha com rotas regulares para Buenos Aires, Montevidéu e Santiago. O Ceará conecta-se internacionalmente por meio do Aeroporto de Fortaleza (com rota ativa para Caiena) e com *hubs* nacionais que atendem a Jericoacoara. O Rio Grande do Norte, com o Aeroporto de Natal, retomou e ampliou voos para Buenos Aires. O Aeroporto de Vitória é moderno, bem avaliado e bateu recorde de movimentação de carga, consolidando-se como ativo logístico regional.

Em Goiás, além do Aeroporto de Goiânia, Caldas Novas apresenta forte apelo turístico e potencial de atrair turistas sul-americanos. O Aeroporto Zumbi dos Palmares, em Maceió, mantém voos diretos para Buenos Aires. O Maranhão, com o Aeroporto de São Luís, segue com crescimento na malha aérea regional. O estado do Tocantins, com o Aeroporto de Palmas, está passando por modernização, especialmente visando destinos turísticos como o Jalapão.

4.4 MODAL HIDROVIÁRIO

O **modal hidroviário** brasileiro se apresenta como uma alternativa logística estratégica tanto para a navegação interior quanto para a navegação marítima (seja de longo curso ou de cabotagem) para o escoamento de cargas agrícolas, minerais e industriais. A Hidrovia do Parnaíba, que integra os rios Parnaíba e Balsas, possui mais de 1.100 km de extensão e é considerada essencial para conectar o interior do Piauí, Maranhão e Ceará aos portos de Itaqui e ao futuro Porto Piauí, em construção. O governo estadual propõe o projeto Integrador Intermodal do Vale do Parnaíba, que visa articular rodovias, ferrovias, hidrovias e portos em uma malha logística eficiente e sustentável para o escoamento de grãos e outros produtos.

Outro eixo fluvial de grande importância é a Hidrovia Tietê-Paraná, que representa um dos maiores sistemas multimodais do país, com mais de 2.400 km navegáveis. Esta hidrovia impacta diretamente os estados de São Paulo, Paraná, Goiás, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, sendo bastante utilizada para o transporte de soja, milho, açúcar e celulose. O Complexo Intermodal de Pederneiras-SP, conectado ao Porto de Santos por meio de rodovias e da ferrovia operada pela MRS Logística S.A. (MRS), consolida o potencial logístico da região. Os portos fluviais de Presidente Epitácio e Panorama, no rio Paraná, desempenham papel central no escoamento da produção agropecuária paulista.

Por fim, destaca-se a Hidrovia do Tocantins, que tem significado estratégico para o Corredor de Exportação Centro-Norte. A obra de derrocamento do Pedral do Lourenço, próxima a Marabá-PA, que recentemente recebeu licenciamento do Ibama, é considerada necessária para tornar o trecho navegável até Praia Norte-TO. A conclusão desse projeto permitirá a ligação fluvial do Cerrado brasileiro com o oceano Atlântico, impulsionando o transporte eficiente de *commodities* e reduzindo a dependência do modal rodoviário. A Hidrovia do Tocantins representa, assim, uma rota alternativa de integração entre o interior produtivo e os mercados internacionais via os portos do Norte.

A infraestrutura portuária de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo é consolidada e tem forte atuação no comércio marítimo sul-americano. O Porto de Santos se destaca como o maior da América Latina, responsável por mais de um terço das exportações brasileiras em 2024, com impacto direto sobre diversos estados do Sudeste e Centro-Oeste. O Rio de Janeiro, com os portos do Rio, Itaguaí e do Açu, possui calados que viabilizam grandes operações, com destaque para exportações de automóveis, petróleo e produtos industriais para as economias sul-americanas. O Espírito Santo, com os portos de Vitória, Ubu, Barra do Riacho (Portocel) e o futuro Porto da Imetame, destaca-se como escoadouro relevante, não apenas para produtos locais, mas também para mercadorias mineiras, respondendo por 20% das exportações de Minas Gerais.

Alguns portos em processo de consolidação e de ampliação também exercem papel estratégico, como os de Salvador-BA e Ilhéus-BA, Suape-PE, Itaqui-MA e Pecém-CE. Suape lidera a movimentação de granéis líquidos no país e é o maior porto público de cabotagem, enquanto Salvador e Ilhéus ampliam suas capacidades para atender novas demandas, inclusive com a expectativa da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). No Maranhão, Itaqui é um dos terminais portuários mais importantes para exportações do Matopiba, enquanto Pecém se destaca por operar rotas marítimas com a Guiana Francesa e com a China, trecho anunciado recentemente. Esses terminais são fundamentais para a interiorização da logística exportadora e para a consolidação de corredores multimodais com destino ao continente sul-americano.

Estados com portos em desenvolvimento ou de menor escala buscam integração regional e fortalecimento da malha logística. O Porto de Luís Correia-PI e o futuro Porto Piauí estão integrados a Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) e têm potencial para escoamento agrícola e mineral. O Porto de Cabedelo-PB, com nova estrutura recentemente inaugurada, é complementar a Suape-PE e Pecém-CE, e há projetos para implantação de um Porto Seco em Caaporã-PB e um estaleiro naval para produção e manutenção de embarcações de pequeno porte em Lucena-PB. Já o Rio Grande do Norte e Sergipe carecem de investimentos portuários, mas buscam integração com Suape-PE, Salvador-BA e Cabedelo-PB como alternativas logísticas. O Porto de Coruripe-AL também surge como possível via relevante, especialmente diante do potencial de exploração petrolífera na região.

Fonte: DNIT- 06/2024 e IBGE- 2024
Elaboração: Secretária de Articulação Institucional/MPO- 07/2025

Pirenópolis
Goiás (GO)

5

CONSTRUÇÃO DE UMA AGENDA PROPOSITIVA

A incorporação das Unidades da Federação não fronteiriças ao projeto das Rotas de Integração Sul-Americana adicionou dimensão crucial à discussão sobre a integração nacional e continental: como pensar os espaços e territórios do interior do Brasil e, também, os voltados para o Oceano Atlântico, de maneira associada à unidade geoeconômica da América do Sul.

O processo permitiu a compreensão das oportunidades de reposicionamento logístico do conjunto da economia brasileira que, em alguns casos, está cada vez mais articulado com a região sul-americana e com o Oceano Pacífico. A análise dá continuidade a um movimento disruptivo em relação a meio milênio de projeção quase exclusivamente direcionada ao Atlântico, no que concerne aos termos de concentração populacional, produtiva, de infraestrutura e de logística.

Outrossim, o exercício de projeção das Rotas de Integração Sul-Americana para o interior e para o litoral brasileiro fortalece a perspectiva da biocea-nidade. O trabalho alarga o panorama de integração sul-americana para a esfera produtiva, avançando para além das oportunidades de potencializar o comércio e de busca por alternativas logísticas para efetuá-lo de maneira mais eficiente. É importante notar que Projetos de infraestrutura no Brasil tiveram o condão de promover a reestruturação da economia brasileira, o reordenamento territorial e a desconcentração populacional, à medida que interiorizavam as políticas de desenvolvimento e ampliavam a integração produtiva e comercial dentro do país. Esta etapa do projeto Rotas permitiu colher subsídios técnicos e aumentar a legitimidade federativa para a iniciativa a partir de arranjos institucionais efetivos.

A etapa de interiorização das Rotas abre oportunidades de reflexão e ação relacionadas com a necessidade de articulação plena entre as cadeias produtivas em nível regional e continental, por meio da complementação entre os tecidos industriais dos países sul-americanos, do aproveitamento das oportunidades de descentralização industrial, de incorporação tecnológica e de agroindustrialização.

Dessa forma, espera-se orientar encaminhamento junto às instituições parceiras e responsáveis pelas ações relacionadas aos temas apontados, no que couber, à Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração da América do Sul, criada pelo Decreto nº 12.034, de 28 de maio de 2024[23]. Tais esforços consolidam o projeto Rotas como Política Pública de Estado, na promoção de ações resolutivas para óbices impeditivos do crescimento e do desenvolvimento econômico, socioambientalmente sustentável.

Nesse contexto, a etapa de Interiorização – Bioceanidade das Rotas, além de promover a inclusão das Unidades Federativas não fronteiriças, no âmbito do projeto, priorizou os elementos cruciais para o avanço da integração da infraestrutura física e digital no Brasil, em particular, e na América do Sul, no geral. Como parte de uma possível agenda propositiva conjunta, seguem os principais tópicos considerados. Convém assinalar que as perspectivas construídas e apresentadas nesta seção são proposições em construção. As reflexões representam um ponto de partida.

5.1 INFRAESTRUTURA FÍSICA

A partir das demandas apresentadas pelas 16 Unidades da Federação não fronteiriças foram identificados, no site do Novo PAC[24], iniciativas relacionadas à infraestrutura, incluindo diferentes modais de transporte, transmissão de energia elétrica e telecomunicações, cujo escopo vai ao encontro dos pressupostos do projeto Rotas. Essas iniciativas incluem obras civis, estudos, projetos e concessões e encontram-se em diferentes estágios de execução.

O acompanhamento do Novo PAC vem sendo conduzido pela Casa Civil e pelo MPO. Para melhor atender ao projeto Rotas, no que diz respeito às entregas relacionadas a esse Programa, a proposta é instituir uma Sala de Situação específica para as iniciativas que contemplam a integração sul-americana, de modo a acompanhá-las com acuidade, do ponto de vista da execução físico-financeira, no menor lapso temporal possível.

23 <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/decreto/d12034.htm>

24 <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac>

5.2 INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA E DIGITAL

A integração da infraestrutura digital poderá ser tema de relatório específico, dadas as suas particularidades. Contudo, convém destacar que as Unidades da Federação não fronteiriças apresentaram, no conjunto, vinte e quatro demandas em temas relacionados à energia e telecomunicações, das quais algumas foram localizadas no âmbito do Novo PAC, como as infovias da Bahia, de Alagoas e de Goiás, além de diversas linhas de transmissão integrantes do Sistema Integrado Nacional (SIN).

Ademais, considera-se importante aprofundar a discussão sobre novas formas de redes de telecomunicações, energia, Tecnologias da Informação (TICs) e os serviços de alto valor agregado relacionados. É necessário considerar os cabeamentos de fibra ótica e as linhas de transmissão, já incluídos nos projetos dos estados fronteiriços, mas também redes móveis, satélites, torres de transmissão, "*Data Centers*", dispositivos e equipamentos digitais ou Plataformas digitais e de softwares, que auxiliem na ampliação das conexões do Brasil com a América do Sul.

Nota-se, também, a possibilidade de intensificação do uso, exportação-importação, ampliação de plantas de produção e distribuição do hidrogênio verde a partir das áreas portuárias brasileiras, que estão sendo impulsionadas pelas ZPEs. Este elemento esteve bastante presente nos relatórios enviados pelos estados, além do tema vinculado à energia eólica e fotovoltaica no Brasil.

5.3 PARCERIAS E INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS FEDERAIS

O amplo exercício de articulação institucional realizado desde o início do projeto Rotas e intensificado nesta fase de Interiorização-Bioceanidade proporcionou a construção de uma agenda robusta de demandas para discussão e encaminhamento. Os temas são os mais variados possíveis e remetem a diferentes pastas ministeriais temáticas, assim como a entidades do setor privado e do ambiente acadêmico.

A articulação de parcerias e promoção de ações conjuntas tem sido o lema da Secretaria de Articulação Institucional (SEAI-MPO) desde o início dessa jornada, sempre voltadas para a retomada do processo de integração regional, prioritariamente focado na infraestrutura física e digital na América do Sul. O intuito é seguir nesse mesmo compasso.

Parcerias já construídas enquadram o Rotas em uma agenda de Estado, consolidando-o por meio dos instrumentos de planejamento desenvolvidos pelo MPO, a exemplo dos Planos Plurianuais

(PPA)[25] e da Estratégia Nacional de Longo Prazo Brasil 2050 (Estratégia Brasil 2050)[26], assim como da Lei Orçamentária Anual (LOA). Incita-se a necessidade de maior articulação com os instrumentos estaduais e municipais de planejamento, uma vez que a aproximação institucional se encontra em curso.

Essa nova fase do Rotas permitiu a articulação de informações e de políticas com Ministérios setoriais e transversais, assim como entidades vinculadas, tais como o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR), a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), o Ministério da Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), o Ministério dos Transportes (MTrans) e a Casa Civil. A ideia é seguir consolidando esses diálogos.

Parcerias estratégicas com o setor privado ganham especial relevo para a resiliência institucional e legitimidade da Política Pública. Nesse sentido, a construção de agenda conjunta com a Confederação Nacional da Agricultura (CNA)[27], a Confederação Nacional da Indústria (CNI)[28] e a Confederação Nacional do Transporte (CNT)[29] - que representa empresas do setor de logística multimodal (aérea, ferroviária, hidroviária e rodoviária) - incorpora a visão criteriosa e construtiva dos setores econômicos para o aperfeiçoamento das Rotas de Integração. O diálogo com a Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior (Procomex)[30], a ABTC, a ABTI e a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)[31], bem como outras entidades parceiras, traz subsídios para reforçar a agenda de facilitação de comércio das Rotas.

25 <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/plano-plurianual/paginas/paginas-ppa-2024-2027/lei-do-ppa>

26 <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/Brasil2050>

27 <https://www.cnabrasil.org.br/>

28 <https://cni.portaldaindustria.com.br/pt/>

29 <https://www.cnt.org.br/>

30 <https://procomex.org.br/artigos/alianca-procomex>

31 <https://www.abtp.org.br/>

5.4 CIDADES INTERMEDIADORAS E ROTAS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL

As trocas institucionais entre o MIDR e o MPO promoveram sinergias voltadas à identificação de cidades fundamentais para o processo de desenvolvimento do país e do continente, a exemplo do Programa Cidades Intermediadoras do MIDR[32], que se preocupa com a integração nacional e o ordenamento territorial, e as Cidades Polo[33], consideradas relevantes para as relações do Brasil com o continente sul-americano.

Por conseguinte, o componente interno se alinha ao externo em termos da discussão de uma rede de cidades com capacidade potencializadora de crescimento e desenvolvimento econômico nacional, mas também sul-americano. Nesse sentido, foram identificadas as seguintes Cidades Intermediadoras que coincidem com as Cidades Polo indicadas pela Unidades da Federação não fronteiriças.

TABELA 1. CIDADES INTERMEDIADORAS DO MIDR / CIDADES POLO

UF	Município
ES	São Mateus
AL	São Luís do Quitunde
RN	Mossoró
PI	Parnaíba
SE	Itabaiana
TO	Araguaína

Elaboração: SEAI/MPO

Por outro lado, no setor produtivo, o projeto Rotas se alinha ao seu quase homônimo Rotas de Integração Nacional do MIDR[34], na perspectiva de articulação entre cadeias produtivas regionais, com vocação para o comércio exterior. A ideia é construir sinergias que associem as vocações e interesses produtivos nacionais aos regionais sul-americanos ou mundiais, fortalecendo essas cadeias produtivas de modo a fomentar os comércios local e exterior, considerando as possibilidades de infraestrutura física e digital necessárias e existentes.

32 O Programa Cidades Intermediadoras para o Desenvolvimento Regional (PCI) se vincula ao objetivo da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), que visa o estabelecimento de centros dinâmicos que possam fortalecer as áreas urbanas do Brasil.

33 Nesse contexto, endente-se por Cidades Polo aquelas que foram eleitas pelas Unidades da Federação não fronteiriças como sendo relevantes para a dinâmica produtiva, comercial ou de infraestrutura local.

34 Rotas de Integração Nacional (ROTAS) é uma iniciativa conduzida pelo MIDR para estabelecer a inclusão produtiva e o desenvolvimento sustentável em regiões brasileiras priorizadas pela PNDR. <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-regional/rotas-de-integracao-nacional>

5.5 ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÕES (ZPE)[35]

As ZPEs podem ser importantes meios de integração entre políticas de desenvolvimento com foco internacional e nacional. Localizadas no interior do país, possuem distintas vocações produtivas e comerciais que podem potencializar as relações com as demais economias da América do Sul e, também, com outros mercados mundiais de interesse brasileiro.

A tabela a seguir demonstra as ZPEs presentes nas Unidades da Federação não fronteiriças. Conforme as descrições apresentadas na seção 4 desse Relatório, vários subnacionais estão apostando nas ZPEs para dinamizar determinados setores produtivos importantes para as economias locais e demandados pelos mercados mundiais. O fomento a essas áreas, para além dos ganhos intrínsecos, pode representar importante propulsor de crescimento e desenvolvimento econômico local e adjacências. Desse modo, uma vez fortalecidas, essas regiões podem se firmar, inclusive, enquanto promotoras do comércio intrarregional sul-americano.

TABELA 2. ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO (ZPES) NOS ESTADOS NÃO FRONTEIRIÇOS

UF	ZPE	FASE
CE	Pecém	**Ativa**
ES	Aracruz	Implantação e será integrada ao Porto de Barra do Riacho (Portocel)
MA	Bacabeira	Implantação
MG	Uberaba	**Ativa**
PE	Suape	Implantação e será integrada ao porto de Suape
PI	Parnaíba	**Ativa** e integrada ao Porto de Luís Correia (Porto Piauí)
TO	Araguaína	Implantação

Elaboração: SEAI/MPO

35 As Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs) são áreas geográficas com regulamentação aduaneira especial, voltadas para a prática do livre comércio de bens. Incentivos fiscais, cambiais e de gestão de negócios são ofertados ao empresariado que aí se instalam para produzir mercadorias destinadas ao mercado externo. As ZPEs não se constituem por lei, mas sim por Decreto, conforme o art. 2º da lei nº 11.508/2007 e o Art. 1º do Decreto nº 6.814/2007.

5.6 RECURSOS FINANCEIROS E ORÇAMENTÁRIOS

Diversos projetos incluídos na primeira fase do projeto das Rotas e nesta etapa de Interiorização encontram-se financiados pelo Orçamento Federal, pelo BNDES ou pelo setor privado. Contudo, foi percebida a possibilidade de alargamento do *funding*, a exemplo de obras financiadas por Fundos Constitucionais de Financiamento (FCFs) e programas e projetos nos PPAs Estaduais.

A proposição é identificar, de forma mais precisa, as fontes de financiamento subnacionais e os projetos operados pelos países da América do Sul com recursos próprios ou de bancos multilaterais, o que poderia ser tema de um relatório circunscrito ao tema.

Ressalte-se a iniciativa da Rede de Transportes e Infraestrutura do Consenso de Brasília de criar e implementar um Observatório Regional de Infraestrutura, por iniciativa brasileira. Um dos módulos previstos reunirá as iniciativas de caráter regional (obras e intervenções) em todos os países da América do Sul com indicação do status do andamento e do financiamento garantido ou necessário.

5.7 TEMAS TRANSVERSAIS

Para que os traçados propostos pelo projeto Rotas, bem como as diversas possibilidades de deslocamentos que vinculam o interior do país ao litoral atlântico e/ou aos vizinhos sul-americanos, possam cumprir com o seu propósito de encurtar caminhos e reduzir custos de deslocamento, com segurança e eficiência logística, é fundamental considerar múltiplos elementos que perpassam esses traçados.

Nesse sentido, olhar para os povos originários, os povos e comunidades tradicionais, as demais populações residentes, bem como os aspectos ambientais e vocacionais vinculados, permite a construção de uma proposta única, inovadora e absolutamente original. Com esse pensamento, a equipe do projeto Rotas está empenhada em firmar parcerias com as áreas temáticas que cuidam dos assuntos transversais e que importam ao projeto. Um primeiro movimento foi realizado para promover o debate junto aos Ministérios dos Povos Indígenas (MPI), do Meio Ambiente e Mudança Climática (MMA), do Turismo (MTur) e das Mulheres.

A ideia é consolidar e aprofundar essas e outras parceiras com vistas a identificar e implementar ações conjuntas que permitam ao projeto Rotas avançar com solidez, inclusive no que concerne a essa nova fase da interiorização. Absolutamente necessário e importante considerar os impactos causados nos territórios por onde as rotas trafegam.

Diante do exposto, cabe ressaltar a necessidade de cuidados especiais para a implementação de conexões físicas de transporte, energia e comunicações entre o Brasil e a América do Sul em áreas que possuem altas cadeias montanhosas, desertos e regiões de grande biodiversidade, rico patrimônio arqueológico, parques nacionais e reservas indígenas. Por isso, deve prevalecer a preocupação em minimizar as externalidades socioambientais e patrimoniais negativas, fortalecendo a estrutura produtiva local, por meio de projetos sustentáveis capazes de gerar empregos formais e renda para a população em torno das Rotas e suas áreas de influência.

Portanto, esta etapa do projeto das Rotas de Integração Sul-Americana converge a análise histórica de desenvolvimento regional e ordenamento territorial do Brasil com as políticas públicas de integração com a região. A primeira, mais centrada nos aspectos produtivos de dispersão e entrelaçamento das cadeias produtivas no território brasileiro. A segunda, com maior foco em elementos de infraestrutura física e digital e de comércio exterior, ligando os países do continente. O principal resultado do trabalho foi identificar conexões, de maneira cuidadosa e coerente, entre as Unidades da Federação não fronteiriças com o traçado inicial das Rotas.

Importante reforçar que as Rotas representam o amadurecimento do processo de aprendizado da sociedade brasileira e da formação socioeconômica do Brasil. A rede multimodal de infraestruturas conecta os espaços regionais brasileiros com a unidade geoeconômica da América do Sul. Assim, as Rotas também reforçam a mobilização teórica e o empenho de políticas públicas para a redução das desigualdades regionais no Brasil, simbolizado pelas Superintendências de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), da Amazônia (Sudam) e do Centro-Oeste (Sudeco).

Mais que um esboço com traçados gerais de infraestrutura física e digital, a Interiorização das Rotas de Integração Sul-Americana considerou as realidades, os projetos e as demandas concretas de cada uma das Unidades da Federação não fronteiriças, relacionando-os com as necessidades e os objetivos permanentes do Brasil, estabelecidos na Constituição Federal. Integração nacional e sul-americana para promover o desenvolvimento com inclusão social, a erradicação da pobreza, a redução das desigualdades e a promoção do bem-estar. Por fim, é essencial reafirmar que o lugar do Brasil no mundo, assim como o dos nossos vizinhos, está estreitamente ligado à integração da América do Sul e à construção da bioceanidade.

ROTAS DE
Integração
Sul-Americana

MINISTÉRIO DO
PLANEJAMENTO
E ORÇAMENTO

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO